A presente obra dá continuidade a uma reflexão à qual seu autor se dedica, pioneiramente, há quase trinta anos: entender como se formam, crescem e se modificam as cidades, e sob que lógica ocorre tal processo. Neste período muitas coisas mudaram. A crise econômica veio para ficar e a crise urbana mudou de natureza. Onde antes a expansão a qualquer preço ameaçava os centros antigos e as renovações urbanas arrasavam bairros inteiros, hoje são os subúrbios, as periferias, que nos preocupam, porque mais diretamente atingidos pela recessão.

Se a questão da cidade se deslocou, ela nada perdeu de sua atualidade, e o desenvolvimento de ferramentas que permitam compreendê-la permanece uma prioridade. Isso exige a elaboração de um corpo de conhecimentos em que se misturam – de modo impuro – a abordagem histórica, a geografia, o trabalho cartográfico, a análise arquitetônica, a observação dos sistemas construtivos e dos modos de vida.

Conhecer a forma das cidades e reconstituir sua história é também orientar uma maneira de projetar. Ainda que este livro não aborde diretamente a prática do desenho urbano, expõe interrogações que devem ser consideradas na atividade profissional e engaja-se em uma polêmica: a denúncia veemente da ignorância do fenômeno urbano presente tanto no urbanismo funcionalista de *tabula rasa* como naquele do mimetismo simplório das tendências mais contemporâneas.

Seus dois primeiros capítulos introduzem as noções de "território" sobre o qual a cidade se estabelece e de "paisagem urbana" dela resultante. Um capítulo consagrado aos fenômenos de "crescimento" busca o entendimento dos sucessivos estados da forma urbana, aproximando-se a um estudo de morfogênese. Na seqüência, são apresentados os elementos constitutivos da cidade de dois pontos de vista: os "tecidos urbanos", escala intermediária em que se mesclam vias, parcelamentos e edificações, e as "tipologias", que suscitam o debate entre saber arquitetônico e saber urbano. Um capítulo sobre o "espaço da cidade" orienta a discussão para uma síntese na qual se procurou traçar um quadro mais geral, para além dos aspectos meramente morfológicos.

Concluindo, um último capítulo, especialmente preparado para a edição brasileira, é dedicado a Brasília.

Código EDU 405035

COLEÇÃO arquitetura urbanismo

A **Coleção Arquitetura e Urbanismo** caracteriza-se pela publicação de obras significativas de autores nacionais e estrangeiros já clássicas ou recém-produzidas que versam sobre as diversas modalidades da Arquitetura e do Urbanismo, tais como teoria, história, sociologia, projeto, tecnologia, construção e prática profissional.

COLEÇÃO arquitetura urbanismo

ANÁLISE URBANA

Philippe Panerai

ANÁLISE URBANA

Philippe Panerai

COLEÇÃO arquitetura urbanismo

Equipe editorial: Rejane de Meneses (Supervisão editorial);
Rejane de Meneses e Sonja Cavalcanti (Preparação de originais e revisão);
Raimunda Dias (Editoração eletrônica);
Grupo Holo (Capa);
Elmano Rodrigues Pinheiro e Luiz Antônio Rosa Ribeiro (Acompanhamento gráfico)

Título original: *Analyse urbaine*
Copyright © 1999 *by* Editions Parenthèses
Copyright © 2006 *by* Editora Universidade de Brasília, pela tradução

Impresso no Brasil

Direitos exclusivos para esta edição:

Editora Universidade de Brasília
SCS – Q. 02 – Bloco C – nº 78
Ed. OK – 2º andar
70300-500 Brasília- DF
Tel: (0xx61) 3035-4200
Fax: (0xx61) 3225-5611
editora@unb.br

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação poderá ser armazenada ou reproduzida por qualquer meio sem a autorização por escrito da Editora.

Ficha catalográfica elaborada pela
Biblioteca Central da Universidade de Brasília

P191 Panerai, Philippe
Análise urbana / Philippe Panerai; tradução de Francisco Leitão; revisão técnica de Sylvia Ficher. – Brasília : Editora Universidade de Brasília, 2006.
198 p. – (Coleção arquitetura e urbanismo)

ISBN 85-230-0923-X

1. Urbanização. 2. Urbanismo. 3. Análise urbana. 4. História urbana. I. Leitão, Francisco. II. Ficher, Sylvia. III. Título.

CDU 711.4

Sumário

APRESENTAÇÃO, 7
Sylvia Ficher

INTRODUÇÃO, 11
Philippe Panerai

CAPÍTULO 1
OS TERRITÓRIOS DA CIDADE CONTEMPORÂNEA, 13
A cidade européia e a permanência do modelo radioconcêntrico, **14**
O caminho e a colina, **17**
A malha, a extensão e a urgência, **19**
A velocidade e a fluidez, uma nova relação com o espaço, **20**
Da *Broadacre city* à *città diffusa*, **22**

CAPÍTULO 2
PAISAGENS URBANAS, 25
Análise visual: os elementos da paisagem urbana, **30**
Análise seqüencial, **36**
Do tecido urbano pitoresco à escala metropolitana, **42**

CAPÍTULO 3
CRESCIMENTOS, 51
Crescimento e desenvolvimento, **51**
Ferramentas de análise, **52**
Modo de crescimento, **55**
Elementos reguladores, **59**
A transposição de limites, **68**
Mudança de estrutura e modificação da barreira, **69**
Observações sobre o adensamento, **75**

Capítulo 4
Os tecidos urbanos, 77
Os elementos constitutivos do tecido urbano, **77**
Vias e espaços públicos, **79**
Recortes fundiários e parcelares, **86**
Agrupamento/homogeneidade/heterogeneidade, **88**
Traçados, perímetros, limites, fechamentos, **89**
Esquinas e fundos de lote, **90**
O tecido urbano como arquitetura, **90**
A terceira dimensão, **94**
A *Carta de Atenas* e o tecido urbano, **97**

Capítulo 5
Tipologias, 109
Problemas de classificação, **109**
Tipologia analítica e tipologia generativa: o exemplo de Durand, **111**
Do tipo consagrado à planta-tipo, **113**
Tipologia do construído/morfologia urbana: a contribuição italiana, **122**
Método da análise tipológica, **127**

Capítulo 6
O espaço da cidade: traçados e hierarquias, 139
A questão do centro, **139**
Redes e pólos, **145**
A cidade como estrutura estável, **158**

Capítulo 7
Brasília, cidade modernista, cidade concreta, 165
A questão do tecido, **166**
O metrô e a nova escala da cidade, **170**
A longa história de uma cidade nova, **184**

Seleção bibliográfica, 189

Apresentação

Conheci Philippe Panerai aqui mesmo em Brasília, há quase vinte anos. Desde então, muito de minhas pesquisas foi influenciado pela perspectiva intelectual que seus estudos me proporcionaram. Em especial, a história das cidades, até aquele momento para mim com foco restrito em seus atores profissionais – arquitetos, urbanistas, engenheiros, médicos sanitaristas –, geralmente mais presentes nas atividades de regulamentação e planejamento ou nos empreendimentos imobiliários de prestígio. No mais, algo fora do meu interesse e até do meu entendimento.

Graças a nossas discussões e, bem mais divertido, nossas inúmeras viagens, vi-me adentrando uma disciplina de cuja existência mal desconfiava. Ter assistido às três séries de conferências que realizou em Montevidéu, Buenos Aires e Santiago, em 1987, serviu de iniciação àquela terra ignota. Ao trabalho de campo, fui apresentada em Salvador, Recife, Manaus, Goiás Velho, Rio de Janeiro, Paraty e, por que não confessá-lo, em Brasília e em São Paulo. Uma contribuição ínfima para os métodos da análise urbana talvez tenha sido dada com minha insistência no uso do automóvel e na observação das diferentes maneiras de conduzir, das formas de sinalização, das relações entre pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas: todas essas indicações tão válidas para o reconhecimento de uma cidade quanto as intermináveis caminhadas ao gosto de *Monsieur* Panerai. Sem contar o prazer de explorar as estradas, de que nascem as cidades – como quer Henri Lefebvre –, mas que delas, por sua vez, também nascem e partem.

Como se vê, a análise urbana é uma atividade peripatética por excelência. Requer disposição para andar e observar, ou para se sentar em algum barzinho bebendo uma caipirinha, ir a alguma festa local, botar o carro na estrada e procurar os limites da mancha urbana, esmiuçar tanto o seu centro como os seus confins. O que se pretende conhecer melhor não é somente o mais complexo produto da civilização – à qual emprestou seu nome, *civitas*, e quiçá sua civilidade –, é também o mais popular e corriqueiro dos espaços humanos, lugar

por excelência não só da urbanidade e da criatividade, como também do conflito e da violência. Uma possibilidade de estudos das mais instigantes, porque, à medida que nela nos enfronhamos, a cidade começa a se deslindar, a se tornar inteligível, as ações de seus moradores ganham sentido e, com alguma sorte, o inexplicado se explica, o intrincado se esclarece. E a história ganha uma dimensão a mais, fica ainda mais rica, incrustada em uma materialidade que documento convencional algum supera.

Ler este livro – o primeiro de seu autor traduzido para a língua portuguesa – permite mais uma vez apreciar a qualidade e a importância da contribuição de Philippe Panerai para os estudos urbanos. Além de um precioso manual de iniciação ao fenômeno "cidade", trata-se de uma fonte de inspiração para novas pesquisas, para a ampliação do campo de investigação daqueles que acreditam que a arquitetura e o urbanismo, quando entendidos como o vasto domínio do urbano e do edificado, podem ser estudados de inúmeras maneiras, por infindáveis métodos e enfoques.

Uma apresentação, para se completar, exige o registro mais formal da trajetória de nosso autor. Arquiteto e urbanista, Philippe Panerai iniciou sua carreira acadêmica na Escola de Arquitetura de Versalhes, onde lecionou de 1975 a 1989. Lá foi um dos fundadores, e depois diretor científico, do Laboratório História Arquitetônica e Urbana/Sociedades, LADRHAUS, centro de pesquisas cuja produção original e relevante garantiu à França uma posição de destaque nos estudos urbanos. Como parte de suas pesquisas no LADRHAUS, por quase dez anos realizou levantamentos sobre o centro histórico do Cairo, tendo inclusive deslindado a planta de seu *suk*. Atualmente, é professor do curso de graduação da Escola de Arquitetura Paris-Malaquais, da qual foi diretor de 2000 a 2003, e do curso de doutorado Cidade e Meio Ambiente, oferecido pela Escola Nacional de Pontes e Estradas e pelo Instituto Francês de Urbanismo.

Em sua atividade como urbanista, tem trabalhado em diferentes locais e escalas, indo do projeto de edifícios habitacionais (Paris, Chartres, Grenoble), passando pela concepção de espaços públicos e a requalificação de bairros degradados (Teisseire, em Grenoble) e de zonas industriais (a quase-ilha portuária, em Caen) e por planos de extensão urbana (Rodez/Bourran), até projetos territoriais de ajuste de grandes infra-estruturas de transporte (Plaine de France, RN 103 entre Marne la Vallée e Rosny) e mesmo propostas de cidades inteiras (Sarcelles, Romainville e Saint-Jean de la Ruelle). Como exemplo mais recente de seu trabalho, atualmente é consultor do Instituto de Desenho Urbano de Guangzhou, na realização de uma cidade de um milhão e meio de habitantes em Taizhou, China.

É autor e co-autor de vários livros e de uma longa lista de artigos. Aqui destacamos *Lecture d'une ville: Versailles* (1980, com J. Castex e P. Celeste), *Élèments d'analyse urbaine* (1980, com J.-Ch. Depaule, M. Demorgon e M. Veyrenche), *Les bastides* (1985, com F. Divorne, B. Gendre e B. Lavergne), *Projet urbain* (1999, com D. Mangin). Seu livro mais conhecido, *Formes urbaines: de l'ilôt à la barre* (1977, com J. Castex e J.-Ch. Depaule), está publicado em italiano, espanhol, alemão, neozelandês, iugoslavo e japonês e acaba de aparecer em edição ampliada em inglês, sob o título *Urban forms: death and life of the urban block* (2004).

Graças ao reconhecimento internacional granjeado por sua contribuição à teoria e à prática do desenho urbano, regularmente oferece cursos e faz conferências em diversos países, como Itália e Espanha, Egito e Líbano, Brasil, Chile, Uruguai, Canadá e Estados Unidos, Taiwan, China e no Maghreb. É *fellow* do Instituto de Desenho Urbano de Nova York; em 1999, recebeu o Grande Prêmio de Urbanismo da França pelo conjunto de sua obra.

Só posso esperar que este *Análise urbana* seja tão estimulante para o leitor como é para mim.

Sylvia Ficher
Brasília, março de 2006

Introdução

Conhecer uma cidade não é simples, sobretudo quando ela é vasta e cada época veio depositar, sem maiores precauções, sua marca sobre aquela das gerações precedentes.

É preciso, antes de mais nada, reconhecer as diferenças. Aqui, um loteamento que oblitera todo um estado anterior; alhures, a persistência de caminhos antigos ao longo dos quais vieram se implantar subúrbios ou os indícios de um assentamento rural – com suas casas de campo, vinhedos ou hortas – engolido pela cidade. Sobre esses traçados que se adicionam, se superpõem, entram em conflito, se interrompem e ressurgem, a massa edificada renova-se e estende-se à medida de uma lenta densificação que procede por crescimento interno, verticalização, parcelamento de parques e ocupação de caminhos. Ou por substituições menores, parcela a parcela, segundo uma especulação ainda modesta. Ou ainda, vastos empreendimentos, quando um poder forte ou um lucro expressivo fornecem a oportunidade e a ocasião. Até que algumas gerações de habitantes, por sua vez, transformem também aquilo que já foi novo.

A urbanização da segunda metade do século XX mudou ainda mais radicalmente a paisagem; o volume das próprias edificações, seu modo de implantação, as técnicas utilizadas indicam uma ruptura. As urbanizações recentes parecem escapar à lógica das cidades tradicionais e, por isso mesmo, desafiar os meios de análise de que nos valemos para explicá-las.

Em face de tal complexidade, um primeiro objetivo que poderia ser consignado à análise urbana seria o de contribuir para a compreensão da cidade contemporânea, pelo simples prazer de uma descoberta, de uma comparação, de um croqui, de um passeio.

Porém, a esse primeiro e indispensável objetivo – para entender as cidades é necessário considerá-las com gosto – logo se soma uma outra ambição: participar modestamente da elaboração de um corpo de conhecimentos em que se misturam – de modo impuro – a abordagem histórica, a geografia, o trabalho cartográfico, a análise arquitetônica, a observação dos sistemas construtivos e

dos modos de vida. Tudo isso afirmando sempre a importância do desenho como meio que permite compreender e facilmente representar o fenômeno urbano e insistindo na necessidade de um processo de acumulação de enfoques e observações.

Essas poucas considerações podem justificar a empreitada de dar continuidade a um trabalho ao qual nos dedicamos há quase trinta anos. Nesse período muitas coisas mudaram. A crise econômica veio para ficar, e a crise urbana mudou de natureza. Onde antes a expansão a qualquer preço ameaçava os centros antigos e as renovações urbanas arrasavam bairros inteiros, hoje são os subúrbios, as periferias, que nos preocupam, porque mais diretamente atingidos pela recessão. Mas se a questão da cidade se deslocou, ela nada perdeu de sua atualidade, e o desenvolvimento de ferramentas que permitam compreendê-la permanece uma prioridade.

Conhecer a forma das cidades e reconstituir sua história é também orientar uma maneira de projetar. Ainda que este trabalho não pretenda estabelecer uma relação direta com o projeto urbano, ele expõe as interrogações que acompanharam nossa experiência profissional todos esses anos e engaja-se em uma polêmica: a denúncia veemente da ignorância do fenômeno urbano presente tanto no urbanismo funcionalista da *tabula rasa* como naquele do mimetismo simplório das tendências mais contemporâneas.

Esta obra retoma o livro *Analyse urbaine* (1999) com algumas modificações, como a supressão de dois capítulos que nos pareceram excessivamente centrados no debate acadêmico francês. Os dois primeiros capítulos introduzem as noções de "território" sobre o qual a cidade se estabelece e de "paisagem urbana" dela resultante. Um capítulo consagrado aos fenômenos de "crescimento" está mais voltado ao entendimento dos estados sucessivos da forma urbana, aproximando-se a um estudo de morfogênese. Em seguida, são apresentados os elementos constitutivos da cidade de dois pontos de vista: os "tecidos urbanos", escala intermediária em que se mesclam vias, parcelamentos e edificações, e as "tipologias", abordando o debate entre *saber arquitetônico* e *saber urbano*. Um capítulo sobre o "espaço da cidade" procura orientar a discussão para uma síntese na qual se busca traçar um quadro mais geral que vá além dos aspectos meramente morfológicos. Por fim, foi acrescentado um capítulo expressamente preparado para a presente edição brasileira, dedicado a Brasília.

A realização desta publicação deve-se à determinação de Sylvia Ficher, bem como à imprescindível colaboração de Francisco Leitão. A eles, meus agradecimentos.

Philippe Panerai
Paris, março de 2006

Capítulo 1

Os territórios da cidade contemporânea

Com 7.300 hectares, o centro histórico de Paris – praticamente todo ele contido no interior do perímetro definido pela muralha erigida no século XVIII, a já demolida muralha dos Fermiers Généraux – representa hoje uma porcentagem ínfima da aglomeração. A mesma constatação pode ser feita em todas as grandes cidades. A Grande Londres ocupa um território de cinqüenta quilômetros de diâmetro, enquanto sua área central, a City, pode ser atravessada a pé em menos de meia hora. Em Nova York, Manhattan – que antes das extensões de 1810 se restringia à área ao sul da Rua Houston – só foi inteiramente ocupada em fins do século XIX, enquanto, à exceção do Brooklyn, seus demais distritos, os *boroughs*, eram ainda pequenos e tranqüilos arrabaldes. Em Brasília, como veremos adiante, a "cidade histórica", isto é, o Plano Piloto, abriga menos de um quinto da população da aglomeração e representa apenas uma porção menor da área urbanizada.

Ao longo do século XX, constata-se nas cidades uma inversão da relação entre o centro antigo e sua periferia, esta última passando a representar, em superfície e população, a parcela maior da aglomeração. Tal inversão ocorre não apenas nas grandes metrópoles e nas capitais, mas alcança também cidades menores. Veja-se, por exemplo, Rodez, pequena capital provincial localizada na região central da França, que reúne 30 mil habitantes na cidade propriamente e 60 mil em seu entorno. Hoje, a aglomeração estende-se de norte a sul por mais de dez quilômetros, enquanto seu centro – aproximadamente uma elipse de seiscentos por mil e duzentos metros – corresponde à cidade do fim do século XIX, que mal havia ultrapassado a muralha medieval.

O espraiamento vem acompanhado por uma esgarçadura do tecido urbano. A evolução dos modos de vida urbana engendra um consumo expressivo de espaços. E a cidade, outrora compacta, inclui hoje grandes zonas não construídas: áreas naturais, plataformas logísticas, setores de estocagem, terrenos baldios.

Ela vai ficando abarrotada com uma heterogenêa massa construída, na qual ocorrem rupturas de escala impressionantes: um trevo viário ocupa a mesma área que uma cidadezinha antiga.

A amplitude do fenômeno é geral, a cidade contemporânea parece se diluir no território, suscitando reações diversas, de adesão ou de rejeição. Alguns vêem aí a definição de uma nova forma urbana: *città diffusa* para Bernardo Secchi (2000), *x-urban city* para Mario Gandelsonas (1999), *generic city* para Rem Koolhaas (1998), ou *ville de l'Age 3* para Christian de Portzamparc (1995), enquanto para outros, como Françoise Choay (1994), trata-se da perda definitiva da cidade, da degeneração da vida urbana.

No presente livro não se pretende propor uma nova terminologia para designar a cidade contemporânea. Continuaremos a chamá-la, como sempre, de cidade, pois estamos convencidos de que essa cidade não é menos urbana que aquela do passado, apenas a sua urbanidade é que é de outra ordem. Nele não está proposto um novo modelo urbano tomado emprestado das novas tecnologias de comunicação e informação. Ele trata da forma da cidade e propõe-se a apresentar certo número de ferramentas que permitam a leitura dessa forma, a fim de analisar suas disposições concretas, sua organização material.

Evidentemente, a cidade – e sua inserção no território geográfico, sua forma, o desenho de suas vias, a organização do seu tecido, as relações entre seus bairros – não é independente dos grupos sociais que a produzem, que nela vivem e que a transformam. Partindo de uma leitura morfológica, iremos freqüentemente lembrar as práticas dos habitantes e a materialização dessas práticas no espaço construído, uma vez que as disposições materiais que constituem o contexto, o suporte ou o estímulo para a ação dos habitantes são também produto dessas práticas.

Ao falar da forma da cidade, temos uma pretensão ambiciosa: explicar a totalidade do território urbanizado, sem selecionar ou decidir *a priori* o que seria urbano – e digno de interesse – e o que seria desimportante, banal e mesmo descartável. Partindo da convicção de que a cidade é um lugar de acumulação, não privilegiaremos apenas os últimos estratos, as camadas mais recentes, mas tentaremos abranger também os núcleos antigos e as continuidades.

A cidade européia e a permanência do modelo radioconcêntrico

Ainda que não haja um arquétipo que permita reunir todas as cidades européias em um formato único, pode-se ao menos encontrar inúmeras características comuns à maioria delas que as distingue, em seu conjunto, das cidades de outros continentes, cujo desenvolvimento obedece a histórias diferentes. Por

um longo período, as cidades européias seguiram um modelo radioconcêntrico, o qual permite uma interpretação bastante simples ao se associar o controle do crescimento à incorporação das expansões ocorridas ao fio do tempo.

Quase sempre oriundas de uma fundação romana ou de um pequeno burgo celta, as cidades da Europa se enclausuraram na Idade Média, protegendo-se por trás de suas muralhas; estas, por sua vez, foram gradualmente ultrapassadas, sendo substituídas por uma "via perimetral" com um novo contorno adaptado às suas novas dimensões e englobando seus antigos arrabaldes, seus *faubourgs*.* No período clássico, avenidas e bulevares** foram combinados para organizar um território no qual é fácil se orientar e circular.

O sistema era eficaz, pois permitia que os arrabaldes fossem sucessivamente incorporados à cidade e que surgissem novos limites. As primeiras mudanças técnicas, as estradas de ferro e depois o automóvel não o puseram em perigo. E a via periférica ou marginal – uma brutal introdução da auto-estrada no tecido urbano – foi seu resultado lógico, seja em Paris, seja em Milão.

Contudo, o modelo radioconcêntrico não é universal, uma vez que particularidades de sítio ou de história podem criar outros tipos de organização, de tal modo que cidades como Londres, Barcelona, Berlim, Marselha ou Veneza não podem nele ser enquadradas. Porém, trata-se de um modelo suficientemente difundido para dar uma chave de leitura da cidade européia, pelo menos até sua recente explosão.

Se a perda da forma urbana tradicional anunciada por Carlo Aymonino (1966) testemunha nossa dificuldade em ler a cidade atual e nossa confusão diante de uma situação que não corresponde mais às nossas referências, é necessário indagar por que não conseguimos entender a cidade. Mas não basta, temos de explorar nossa capacidade de pensar a aglomeração real em outros termos que não o passadismo nostálgico de Leon Krier e do príncipe Charles ou o cinismo característico da mídia ao alardear o "caos urbano". É preciso perguntar que outros modelos podem nos ajudar, hoje, a pensar a aglomeração como totalidade, a descrever sua forma, a identificar suas partes e a compreender por que o modelo radioconcêntrico – tão idealmente atrelado a uma representação centralizada do mundo e do poder – não funciona mais.

Afinal, que significado tomou o modelo radioconcêntrico para que sua perda nos desoriente de tal maneira? Eu formularia a seguinte hipótese: para além de sua eficácia para garantir a coesão da cidade (o bulevar periférico substitui a muralha, a urbanização das vias de acessos resulta em avenidas radiais, e assim

* Os arrabaldes da cidade, suas extensões externas à muralha, ou seja, as áreas "fora do burgo" (N. da R.T.).

**No modelo radioconcêntrico, "avenida" refere-se a uma via radial e "bulevar" a uma via perimetral ou de contorno (N. da R.T.).

as partes se ajustam e se organizam), o modelo radioconcêntrico expressa para um europeu – e, mais ainda, para um francês cuja experiência urbana e social se consolidou antes dos anos 1960 – não apenas uma representação da cidade, mas também uma representação do mundo e uma representação do poder.

A representação da cidade européia é produto de uma longa história, tendo sido constituída gradativamente por acumulações, adições, densificações. O centro, que reúne as instituições do poder e as funções simbólicas, confunde-se com o núcleo histórico, com a parte antiga, com a origem da cidade. Os subúrbios distanciam-se, mas mantêm uma relação evidente com o centro, garantida pela amarração feita pelas vias principais. Esse esquema tranqüiliza-nos, na medida em que proporciona uma razão de ser para cada local, que parece ocupar uma posição coerente em um sistema de conjunto suficientemente estável para que o crescimento paulatino da cidade não o afete.

O centro domina a cidade, a cidade domina o território à sua volta: arrabaldes, subúrbios próximos ou assentamentos mais distantes organizam, dirigem e recolhem a produção do campo. A cidade é constituída à imagem e semelhança de um organograma do poder e da sociedade. Por vezes, ela chega mesmo a expressar em sua forma a oposição de poderes: vilarejo contra cidade, conde contra bispo, cidade contra universidade ou rei e burguês contra clérigos e abades; porém, mais freqüentemente, ela revela um poder dominante, uma estrutura hierarquizada e centralizada. Henri Lefebvre (1966) definia a cidade como a projeção, no solo, das relações sociais.

Na França, onde a centralização é um fenômeno antigo, a história das cidades acompanha e reflete a constituição do país. Sua unidade, iniciada por Clóvis, será construída ao longo da Idade Média. No Renascimento, ela é reorganizada com a dinastia Valois: Francisco I e Henrique II ampliam o Louvre e embelezam Paris, ao mesmo tempo em que estruturam a economia do reino. No século XVII, Henrique IV e seu primeiro-ministro Sully cuidam das estradas e dos canais, da agricultura e do ensino, e em Paris inventam a real Place des Vosges e a Place Dauphine. A unificação do país prossegue com Luís XIII e Richelieu (controle do feudalismo, criação da Academia), Luís XIV e Colbert (catolicismo como religião de Estado, fortificação das fronteiras do reino, instalação da indústria e planificação econômica) e culmina com a Convenção e com Napoleão I (sistema métrico unificado, Código Civil, conscrição nacional, administração moderna, grandes escolas). Ela conforma o reino a partir das cidades – sede dos intendentes que governam as províncias em nome do rei e que se tornam, com Napoleão, seus prefeitos. O sistema hierarquizado alcança seu auge na própria origem: Paris, a Capital. O século XIX e a indústria, apesar das descobertas de minério de ferro ou de carvão em diferentes lugares, também ficarão submetidos a esse esquema, no qual o mapa das estradas de ferro parece prolongar o mapa de Paris por todo o território.

E assim, após muitos séculos, a centralização abrange o conjunto do país e estabelece Paris como seu único centro. Nos países vizinhos, a unificação mais recente de estados ou províncias tem como resultado esquemas policêntricos. Milão controla a planície do Pó para além dos limites da Lombardia e rivaliza com Bolonha, enquanto Parma, Verona ou Brescia constituem centros secundários. Do outro lado dos Apeninos, Florença impera sobre a Toscana. Ao sul, Roma, e mais ao sul ainda, Nápoles. Centro único ou constelação, o mundo parece ser estável, limitado e submetido a uma hierarquia lógica que qualquer mapa de ferrovias exprime sem ambigüidades.

Para além dessa inscrição física no território, que alcança seu ponto culminante na Europa do século XIX, a representação radioconcêntrica é uma visão de mundo. Naquela época, as grandes capitais européias ainda eram os locais incontestáveis de comando. E os conflitos internos que – das campanhas de Napoleão I à Guerra de 1914 – jogam constantemente seus povos uns contra os outros não afetam a supremacia européia sobre o resto do mundo, o qual, à exceção dos Estados Unidos e do Japão, permanece até meados do século XX dominado pelos grandes impérios coloniais.

É essa adequação perfeita e incontestável entre forma da cidade e representação do mundo que está colocada radicalmente em questão hoje em dia. À descolonização política, efetuada em massa entre 1945 e 1960, sucedeu-se a descolonização econômica, a qual iria pôr em questão a hegemonia da Europa ocidental e dos Estados Unidos, que, juntamente com a Rússia, haviam partilhado o controle econômico do mundo até os anos 1970. A ocupação do território e a cidade afastam-se do conveniente esquema de crescimento regrado, as reivindicações regionais e os efeitos da globalização colocam em xeque a natureza exclusivamente centralizada do poder.

Sem dúvida, o que nos inquieta são os primeiros efeitos da globalização. Na França, sua manifestação tangível, no que concerne à forma da cidade, é a perda do modelo radioconcêntrico. Em países cuja história seja diferente, ela assume outras configurações, mas em todos os lugares as mudanças são profundas, desorientadoras, inquietantes. Entretanto, ainda que já tenhamos esquecido como eram as cidades egípcias, assírias ou babilônicas, outras formas de cidades vêm-se desenvolvendo há séculos em paralelo com o esquema radioconcêntrico e oferecem situações igualmente urbanas.

O caminho e a colina

"Do caminho, a cidade", diz Henri Lefebvre (1969), explicando poeticamente o estreito vínculo entre estrada e urbanização, vínculo este que o Movimento Moderno tentou suprimir. Fruto do percurso dos animais, dos homens e

de suas caravanas, o caminho organiza o território desde tempos imemoriais – desde os tempos dos pastores e dos nômades, dos primeiros agricultores e dos primeiros conquistadores. O caminho conduz de um ponto a outro, de uma cidade a outra, de uma região a outra, bem como dá acesso, de um lado e de outro, a terrenos, campos, lotes, lugares habitados. O cruzamento, o vau, a parada obrigatória engendram o comércio. Segue-se o sedentarismo. Nasce a cidade.

A aldeia-rua primitiva, essa primeira forma de ocupação urbana do território, continua a existir em nossos dias na expansão dos subúrbios, na pavimentação dos caminhos. Ela encontra sua expressão teórica na cidade linear elaborada por Soria y Mata em 1882, retomada pelos desurbanistas russos e, desde 1929, por Le Corbusier. Foi assim que se deu, no século X, o controle dos itinerários para Santiago de Compostela, graças à criação das *sauvetées*: as aldeias-ruas que garantiam a segurança, o alojamento e a alimentação dos peregrinos (uma cruz em cada uma de suas extremidades indicava os limites da parte "protegida", onde todo peregrino estava "a salvo"). Na Idade Média, o mesmo esquema seria utilizado nas cidades novas inglesas e suíças. Hoje, abundam os *strips* comerciais nos acessos das grandes cidades, constituindo, à sua maneira, novas centralidades e demonstrando a capacidade do caminho para organizar a cidade.

A força da relação caminho/cidade é de tal ordem que certas cidades parecem ser tão-somente uma sucessão de estradas em torno das quais se organiza o tecido urbano. Em geral localizadas em sítios íngremes, essas cidades seguem as linhas de cumeada, insinuam-se pelos vales, franqueiam desfiladeiros, ocupando um território onde sua aparente continuidade ao longo das vias contorna e mesmo dissimula vastas áreas não construídas (escarpas, ravinas, pântanos, resquícios de terrenos agrícolas). Essa urbanização em forma de dedos, pontuada por monumentos nos pontos-chave do relevo, caracteriza tanto cidades pequenas (no Brasil, as cidades históricas do ciclo do ouro, como Ouro Preto ou Goiás Velho, são exemplos surpreendentes) quanto grandes metrópoles: Istambul, São Paulo ou Los Angeles são provenientes dessa mesma lógica, ainda que suas dimensões sejam tais que vários outros modelos nelas se combinam.

Essa lógica do caminho explica também a urbanização pouco cerrada de territórios que por muito tempo recusamos a considerar como "urbanos". Assim, a ocupação contínua ao longo das *chaussées* na Bélgica, a concentração residencial ao longo dos canais na Holanda, a sucessão de aldeias-ruas no vale do Nilo, no Egito, são alguns dos inúmeros exemplos em que a via é o suporte da urbanização e determina sua forma e sua lógica. E o caso holandês, em que a via é um canal, estende seu entendimento para além das estradas.

Aceitar essa outra lógica de uma cidade estirada, em oposição à idéia de densidade e compacidade da cidade radioconcêntrica e à intenção de controle

e ordem da cidade modernista, constitui uma primeira pista para apreender a realidade da cidade contemporânea e lançar um novo olhar sobre as cidades mais antigas.

A malha, a extensão e a urgência

Ao contrário da ocupação linear que se relaciona diretamente com o terreno, ajustando-se ao relevo, rodeando obstáculos e deixando vazios, há um outro modelo urbano que funciona em extensão: é o território todo organizado de uma só vez. Nascida da necessidade de quadricular a terra para irrigá-la por igual, a geometria surge no Egito antigo; lá, ela regula também a forma das cidades traçadas, quadriculadas, regulares. Os gregos também a empregam e Hipodamos de Mileto dá seu nome ao traçado em xadrez. Com os romanos, a geometria é sistematizada e transformada em um instrumento de conquista. A cidade quadriculada, imagem urbana do centuriato agrícola, é fruto de um raciocínio simples e de uma geometria elementar: distante de Roma, um oficial subalterno pode rapidamente traçar e repartir terras para cultivo ou lotes para habitação entre seus soldados. O campo e a cidade (ou o acampamento militar) fazem parte de um mesmo entendimento: o mundo é quadriculado, medido, controlado, culturalizado.

Deixado de lado com a queda do Império, o conhecimento geométrico dos *agrimentores* – ou seja, aqueles que "medem a terra" – irá se refugiar nos conventos. Do século XII em diante, com o desenvolvimento econômico e militar da Europa, a geometria volta a ser utilizada para edificar cidades novas, *bastides*[1] e *terranove* na França, na Itália, na Inglaterra, na Espanha, na Suíça, na Alemanha, na Polônia, em um vasto movimento de conquista ou reconquista de territórios cristãos. Fundada em frente de Granada em 1492 para preparar o ataque final contra o reino andaluz, Santa Fé representa – em fins da Idade Média e no extremo sul da Europa – um baluarte simbólico. Pouco depois, a técnica geométrica é exportada para a América, onde a urgência da colonização e a amplidão dos territórios impõem, desde o começo, uma concepção aberta de urbanização.

[1] *Bastides*: cidades construídas no sudoeste da França entre 1140 e 1350 por razões econômicas (desenvolvimento da agricultura, criação de mercados) ou militares de defesa. Sua implantação seguiu as sucessivas mudanças de fronteiras entre a França e a Inglaterra e seus aliados (Bordeaux pertencia então à Inglaterra) durante a Guerra dos Cem Anos. *Terranove*: cidades construídas na Toscana durante o século XIV, ao longo do curso superior do Arno, para desenvolver a economia (agricultura e minas) e proteger a fronteira.

Nas terras de conquista espanhola, o modelo é aplicado após titubeios iniciais. Uma praça central: praça de armas ou *plaza mayor* onde fica sediado o poder político e religioso. Uma trama quadriculada de 120 jardas[2] de lado estabelece grandes quarteirões; um anel de chácaras prefigura involuntariamente a futura expansão da cidade. Várias *cartas reales* e ordenações são passadas e reunidas, em 1573, nas denominadas *Leyes de las Índias*, que codificam *a posteriori* a experiência de três quartos de século. Dessa experiência vêm centenas de cidades, entre as quais algumas que, como a Cidade do México ou Buenos Aires, figuram hoje entre as maiores do mundo. Elas têm em comum a extensão de seu traçado ortogonal que, a partir do centro inicial, se prolonga nos traçados agrícolas, reinterpretando incansavelmente a mesma técnica de loteamento quadriculado e, ao mesmo tempo, dando amplidão e unidade morfológica à cidade.

Apesar de rivais por muito tempo na América do Norte, franceses, ingleses e holandeses empregam modelos urbanos muito próximos, como acontecera com as *bastides* na Idade Média. Nos Estados Unidos, após a independência e sob a influência de Thomas Jefferson, adepto da quadrícula, a *land ordinance* irá fornecer um instrumento único para o desenho das cidades e para a conquista do território. Mais oportunista que o traçado lentamente sedimentado da cidade européia, a grelha americana apodera-se do território e permite a coexistência de diferentes densidades, programas e arquiteturas. Desse ponto de vista, ela é moderna. Ela acolhe igualmente as mansões dos subúrbios e os arranha-céus da City e substitui a oposição centro/periferia por uma distinção bem mais prática: *downtown/uptown*. Ela só conhece limites provisórios, lança-se sobre o território e associa a organização da paisagem à circulação.

A velocidade e a fluidez, uma nova relação com o espaço

A ampliação das cidades, sabemos bem, acompanhou o desenvolvimento dos novos meios de transporte e comunicação. A princípio, no século XIX, ela foi tímida. A estrada de ferro, apesar de já estar em pleno funcionamento em Londres desde 1831 e em Paris desde 1839, iria acarretar a expansão dos subúrbios somente duas décadas mais tarde. Na primeira metade do século XX, o automóvel ainda era apanágio de privilegiados. Será preciso esperar o pós-guerra para ver o trânsito crescer e começar a explodir a estrutura da cidade tradicional.

[2] Medida de comprimento equivalente a três pés, ou seja, a cerca de um metro.

A experiência americana com *parkways* representa um fato excepcional e premonitório. Desde 1868, Frederick Law Olmsted teoriza uma nova relação entre a via e a urbanização, na qual o embelezamento da primeira, o cuidado com seu traçado e a preocupação com a arborização são a garantia de uma valorização dos terrenos lindeiros a construir. O automóvel ainda não existia, mas o afluxo de imigrantes a Nova York – e, mais tarde, a Chicago – impulsiona a extensão da cidade em proporções antes inimagináveis e suscita invenções. Nos anos seguintes, entre 1870 e 1874, Olmsted e Calvert Vaux projetam, no Brooklyn, a Jamaica Way e um conjunto de novos bairros ao redor de parques, abrindo caminho para pesquisas ulteriores, como aquelas de J. Nolen e H. V. Hubbard,[3] em 1937, nas quais será incluído o automóvel.

Aparece aqui, pela primeira vez, a preocupação com o tratamento paisagístico da estrada, em uma versão esmerada e pitoresca da tradição dos grandes traçados clássicos. Desde o começo do século XX, os arquitetos ficam fascinados pelo automóvel. Le Corbusier faz-se fotografar no Lingatto da Fiat e inventa para Paris o *Plan Voisin* (1925), batizado justamente com o nome de um empresário da indústria automobilística. Na mesma época, a Itália inventa a auto-estrada e os futuristas fazem a apologia da mecânica e da velocidade.

Nas relações tumultuadas entre o automóvel e a cidade, três atitudes parecem então se caracterizar, todas com conseqüências diferentes:

- Urbanizar a via, ou seja, seguir a intuição de Soria y Mata, como farão os desurbanistas russos, Le Corbusier – tanto em sua cidade linear como nas proposições mais espetaculares e provocativas para São Paulo e para o Rio de Janeiro, elaboradas quando das conferências de 1929, ou no *Plan Obus* para Argel, de 1934 (em que a reorganização implica também a *tabula rasa*) – e, de certo modo, Lúcio Costa no Plano Piloto de Brasília (1956).
- Reformar a cidade e prever sua expansão, na tradição de Joseph Stübben (1890), Otto Wagner (1894) e Eugène Hénard (1903), na qual se pode incluir o Plano de Agache para o Rio (1929) ou o de Prestes Maia para São Paulo (1930) – cujo próprio título, Plano de Avenidas, é particularmente explícito. A atenção dada às questões de circulação e ao embelezamento dos espaços públicos dá seguimento à orientação dos trabalhos de Haussmann em Paris. Por sua quantidade, esse tipo de intervenção testemunha um momento em que a idéia de reformulação da grande cidade é aceita em escala internacional. Essa atitude, presente nos debates característicos do Movimento Moderno, irá prosseguir no pós-guerra. Louis Kahn

[3] J. Nolen; H. V. Hubbard. *Parkways and land values*, 1937.

repensa Filadélfia a partir do tráfego (1953); *Lord* Buchanan propõe, em *Traffic in towns* (1963), a adaptação da cidade existente e de suas extensões ao automóvel; Bacon (1967) retoma a idéia de uma composição urbana ligada ao percurso.

- Organizar o território, como no plano do urbanista Henri Prost para a região parisiense, de 1939, que propunha um esquema de conjunto para a aglomeração a partir da questão das vias e da fluidez, enquanto Le Corbusier, como Haussmann, fascinado pela modernização do centro, não parece compreender a nova dimensão de Paris. A proposta de Prost combina duas malhas, as estradas nacionais existentes, cujas margens já são urbanizadas e com capacidades de tráfego saturadas, e as novas auto-estradas traçadas através de terrenos disponíveis, isto é, nos interstícios da urbanização, sobre os platôs agrícolas e nas florestas.

Com essa segunda malha, caudatária tanto dos *parkways* americanos como das auto-estradas italianas, na verdade Prost define uma nova lógica da cidade baseada em uma nova relação espaço-tempo. A distância conta menos que o tempo gasto para percorrê-la, e o tempo depende menos da velocidade que da fluidez, do escoamento do tráfego. A relação com o esforço, com a economia material, com a quantidade fica profundamente alterada, com conseqüências nas diferentes escalas da forma urbana.

Nessa nova escala, o sistema viário funciona não somente como uma das estruturas suscetíveis de dar uma visão de conjunto, de reunir os fragmentos, de permitir um entendimento da aglomeração, mas também como um dispositivo que engendra novas lógicas de urbanização. Uma malha de vias rápidas assegura o estabelecimento de relações a distância. A vizinhança dos pontos de troca desperta a cobiça dos investidores e atrai as grandes empresas e os empreendimentos comerciais. Ao seu lado subsistem vias antigas, subúrbios, velhos vilarejos, loteamentos, enclaves industriais, terrenos baldios, florestas ou zonas agrícolas.

Ainda que esse novo meio ambiente pareça resultar de uma ruptura com a cidade existente, ele não é excludente. Testemunhando a nova escala da aglomeração, ele agrega novas vias e mantém elementos preexistentes. Assim como o bulevar ou a avenida não suprimiram a rua tradicional, a auto-estrada urbana não suprime o tecido.

Da *Broadacre city* à *città diffusa*

Ainda está por ser desenvolvida uma teorização sobre esse novo meio ambiente que vai se criando junto à cidades antigas e aglomerações de alta

densidade. Porém, já temos algumas pistas. Para descrever essa dispersão do urbano no território, Bernardo Secchi refere-se a uma *città diffusa*. A cidade parece ter extravasado seus limites, debandando para o campo e envolvendo as cidadezinhas e as vilas nas suas proximidades. A compacidade e a densidade ocorrem apenas pontualmente, a cidade é difusa, o território habitado está submetido aos movimentos brownianos* que o automóvel individual permite. É o que se observa de Florença, Luca e Pisa até Viarregio e Livorno, onde a antiga via romana foi duplicada pela auto-estrada e liga, como um colar de contas, Campi-Bisenzio e Sesto Fiorentino, Prato, Pistoia, Montecatini, Capannori. Oitenta quilômetros de extensão, uma densidade média superior a duzentos habitantes por quilômetro quadrado.

Atento às marcas deixadas pela ruptura, Rem Koolhaas interessa-se pelas heterogeneidades, pela capacidade do território de aproximar opostos e pelo encadeamento e sobreposição das escalas *s, m, l, xl*.** Seu enfoque revela situações que parecem escapar completamente às velhas lógicas urbanas: os terrenos baldios e as vastas áreas destinadas a depósitos, os locais de acondicionamento, distribuição e expedição de todo tipo de materiais e produtos que constituem verdadeiras plataformas logísticas no próprio centro das grandes aglomerações americanas, a repetição de loteamentos e mesmo a seqüência de cidades milionárias de crescimento rápido ao longo da Costa das Pérolas, como Cantão e Hong Kong, etc.

Não nos esqueçamos, contudo, de que a dispersão da cidade pelo território, a apologia da baixa densidade e da autonomia da moradia, liberada de suas amarras graças ao automóvel e ao telefone, tudo isso há muito tem nome: *Broadacre city*. Nos Estados Unidos duramente afetados pela Depressão, Frank Lloyd Wright propõe em 1932 uma cidade de baixa densidade em que predomina a residência individual – a *Usonian house* – e onde cada família dispõe de um acre (4.500 m²) de terreno. A experiência da grelha territorial americana, que governa com a mesma lógica cidade e campo, é reinterpretada por Wright, como bem ilustra sua maquete de 1935, onde se misturam usinas-modelo, fragmentos de natureza, serviços e equipamentos e setores residenciais, e na qual o arquiteto dispôs, com irônica liberdade, imagens de projetos seus não construídos.

Porém, se a *Broadacre city* pode ser lida como "a transição convincente [...] de uma visão fordista da urbanização [...] para uma sociedade ideal, que reconcilia valores pastorais e tecnologia" (Cohen, 1997), ela é também o desfecho

* Ou seja, o movimento contínuo e desordenado característico de partículas em suspensão em meio líquido ou gasoso, estudado pela primeira vez em 1828 pelo botânico escocês Robert Brown, 1773-1858 (N. da R.T.).

** *S, M, L, XL*, título de um livro de Koolhaas, alusão aos tamanhos de roupas em língua inglesa: *small*, *medium*, *large* e *extra large* = pequeno, médio, grande e extragrande (N. do T.).

de uma reflexão sobre o território americano profundamente marcada pela viagem que Wright faz em 1929, quando, nos primeiros momentos da crise econômica, atravessa todo o país. Os grandes temas da estrada e da sobrevivência, já desenvolvidos por Whitman, ecoavam então o John Steinbeck de *Vinhas da ira*.

A casa individual da *Broadacre city* não é tanto um prolongamento da residência da burguesia suburbana, a *prairie house* com que Wright se havia tornado conhecido trinta anos antes, quanto o fruto de uma análise das modificações das condições de trabalho na perspectiva de uma derrocada econômica que alcança primeiro a grande indústria. E assim Wright introduz, já em 1932, vários dos temas atuais: o trabalho em domicílio, possibilitado pelo desenvolvimento das comunicações; a preocupação com a ecologia de um território no qual a natureza deve ter seu espaço; o interesse pelos sistemas alternativos passíveis de substituir as grandes estruturas debilitadas... Utopia positiva e não uma fuga da realidade, na verdade a *Broadacre city* propõe uma leitura e uma modelagem do território americano que integra os postos de gasolina, os motéis, os *strips* comerciais e os subúrbios que serão tão caros a Venturi. O interesse de Wright pela cidade e pelo território tem sido freqüentemente eclipsado pela importância de sua obra arquitetônica, a ponto de ter sido negligenciado na literatura e estar quase esquecido. E, no entanto, é a um de seus discípulos da Taliesin do Arizona,* Kevin Lynch, que devemos a retomada, na década de 1960, do fio dessa reflexão, o que o tornou, juntamente com o Venturi de *Learning from Las Vegas* (1971), uma referência essencial para a compreensão das mutações da cidade contemporânea.

* Escola de arquitetura criada por Wright em 1911, no Wisconsin, que foi ampliada em 1938 com a construção de uma sede de inverno no Arizona (N. da R.T.).

Capítulo 2

Paisagens urbanas

De "À nous deux Paris" de Rastignac – em *Ilusões perdidas* de Balzac – às observações de Roland Barthes sobre a Torre Eiffel,[1] a contemplação da cidade como espetáculo, como uma paisagem que se estende diante de nós, possui uma longa tradição. Alimentada por mapas em relevo, perspectivas a cavaleiro e vistas *à vol d'oiseau*, panoramas* e cartões postais, ilustrações de tampas de caixas e globos terrestres nevados, essa tradição favorece a divulgação de imagens. E assim, mesmo sem lá ter estado, conhecemos Roma vista da Trindade dos Montes, Istambul vista da Torre de Gálata, Barcelona do Monjuic, ou o Rio de Janeiro do alto do Corcovado. A visão é global, e o observador fica do lado de fora do espetáculo.

A análise pitoresca procede de outro ponto de vista; o observador está na cidade, que se lhe apresenta como uma seqüência de quadros.** A cidade não é mais apreendida a partir de um ponto fixo (o centro ideal dos esquemas renascentistas ou o belvedere dos passeios do século XIX), mas pelo deslocamento.

Tal maneira de ver tem sua história.

Alain Corbin mostrou como a valorização da paisagem da costa marítima, que se dá na Inglaterra a partir do século XVIII, caminhou de mãos dadas com os primórdios da geologia. A nova sensibilidade está registrada nas descrições

[1] R. Barthes, *La Tour Eiffel*, 1968.

* Grandes pinturas circulares representando paisagens de maior interesse, muito em voga no século XIX (N. da R. T.).

**Daí o uso da expressão "pitoresco", de paisagem digna de ser pintada, de paisagem com qualidades pictóricas. Por extensão, "composição pitoresca" refere-se ao emprego de linhas ou volumetrias irregulares, sem o controle da simetria ou da ortogonalidade, para se alcançar um efeito de "naturalidade" (N. da R.T.).

de itinerários, nos croquis, nas anotações, nas coleções, no gosto pela pintura de marinas. A procura de *prospect views* "associadas ao passeio, ao dia ideal, gera uma nova mecânica do olhar".[2]

Há um século, o olhar que lançamos sobre as cidades é moldado pela representação que delas nos dão o cinema e a fotografia, isto é, pela associação da imagem e do percurso, da imagem e do tempo. Os instantâneos "congelados" das pinturas renascentistas ou neoclássicas, onde casais míticos se enlaçam em um momento eterno, as cenas tranqüilas da vida cotidiana, as poses estudadas e as lentas procissões foram substituídos por outros ritmos e outras escalas. À *imagem do movimento* – da decomposição fotográfica de "Cavalo a galope", de Muybridge (1878), à "Chegada do trem na estação de La Ciotat", de Lumière (1895) –, irá se seguir, com os primeiros *travellings* de Lumière nos canais de Veneza (1896), a *imagem em movimento*.

O surgimento de tal maneira de ver, possibilitado pelos avanços técnicos, ocorre em paralelo com o aumento da velocidade – ferrovia, avião, automóvel – e com a expansão/explosão das aglomerações. A pintura após o "Nu descendo escada", de Duchamp (que bem pode ser considerada a versão "culta" da decomposição fotográfica da "Marcha do homem", de Marey, 1887), a literatura e o cinema mostram bem essa nova realidade. E mostram-na de dois modos: pelo novo ponto de vista que dão dos centros antigos e pelas novas paisagens que descobrem. Não podemos mais pensar Paris sem Renoir, Carné ou Bertolucci, Nova York sem Woody Allen, Roma sem Fellini, o Cairo sem Chahine. Mas o cinema também nos revelou aqueles estranhos hiatos nos quais a cidade se dilui no território, de *Mama Roma* a *Easy rider* ou *Bagdad Café*, de Jean Vigo a Wim Wenders. Essa apreensão da cidade a partir do movimento já começa a ser legitimada até pelas ciências humanas.[3]

Mais próxima da arquitetura – e pioneira, caso não se levem em conta as observações do abade Laugier sobre os passeios e os acessos das cidades[4] –, pode-se considerar a análise da Acrópole de Atenas feita por Auguste Choisy como um excepcional exame do movimento e da paisagem dele resultante: "Desse modo, sucedem-se três quadros correspondentes a três pontos de vista principais, A, B e C. E cada um deles é dominado por apenas um monumento".[5] No começo do século, a questão parece apaixonar os estudiosos. Raymond Unwin, ao se referir a Camillo Sitte, analisa os "quadros urbanos" da pequena cidade alemã de Buttstedt.[6] Sitte, por sua vez, desde 1889 estudava as variações

[2] A. Corbin, *Le territoire du vide, l'Occident et le decir du rivage, 1750-1840*, 1990.
[3] M. Auge, *Non-lieux*, 1992.
[4] P. Laugier, *Essai sur l'architecture*, 1754.
[5] A. Choisy, *Histoire de l'architecture*, 1895.
[6] R. Unwin, *Town planning in practice*, 1909.

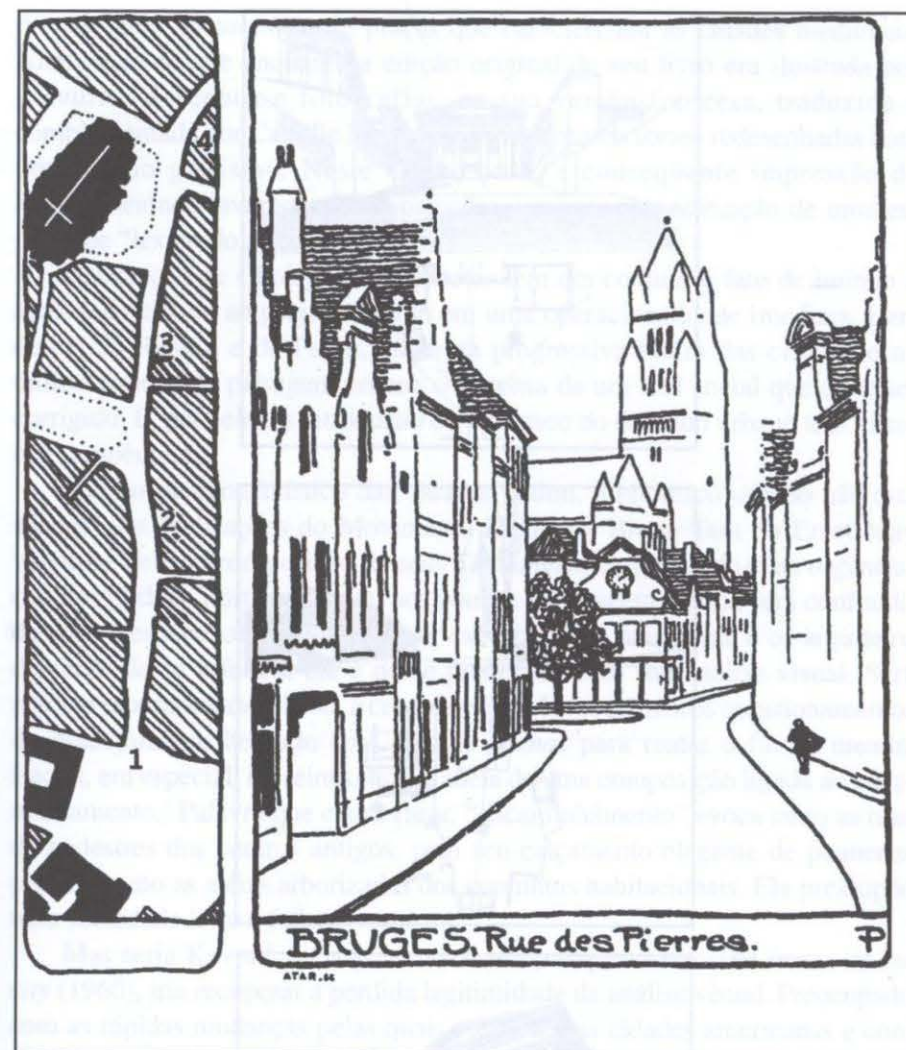



Figura 1 – Camillo Sitte revisto por Camille Martin
A Rua das Pedras em Bruges
1. A Grand' Place
2. A Rua das Pedras
3. A Praça Stevin
4. A catedral
(C. Sitte, *L'art de bâtir les villes*, 1889)

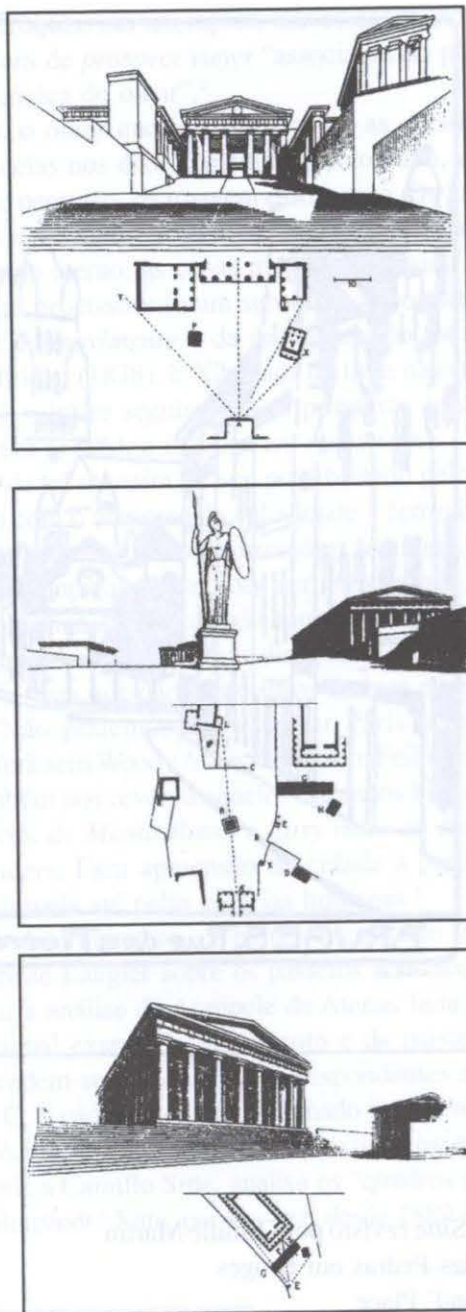



FIGURA 2 – O movimento segundo Auguste Choisy
(A. CHOISY, *Histoire de l'architecture*, 1895)

da paisagem na sucessão de praças que caracterizam as cidades medievais. Aliás, note-se que enquanto a edição original de seu livro era ilustrada por gravuras, desenhos e fotografias, na sua versão francesa, traduzida e complementada por Camille Martin, as vistas urbanas foram redesenhadas com um mesmo grafismo. Neste último caso, a conseqüente impressão de homogeneidade favorece as comparações e sugere a constituição de uma espécie de "léxico do pitoresco".

À exceção de Choisy, tais arquitetos têm em comum o fato de unirem a análise da cidade ao projeto urbano em uma operacionalidade imediata. Herdeiros de Ruskin e de Pugin, vêem na progressiva feiúra das cidades e na uniformização da paisagem urbana o sintoma de um mal social que deve ser corrigido. E, para eles, a introdução do pitoresco no desenho urbano tem virtudes terapêuticas.

Apesar de característico das cidades-jardim, o pitoresco urbano não está ausente das realizações do Movimento Moderno. Bruno Taut ou Ernst May valem-se dele na composição de seus *Siedlungen*, empregando-o na organização dos jardins. Posteriormente, aos poucos a paisagem urbana será confundida com o espaço verde, domínio por excelência do paisagista, e os arquitetos deixarão de se referir a ela e de se preocupar com sua análise visual. Será preciso esperar os anos 1960, a crise dos CIAM e os primeiros questionamentos do planejamento herdado da *Carta de Atenas* para reatar o fio da meada. Bacon, em especial, irá reintroduzir a idéia de uma composição ligada ao encaminhamento.[7] Palavra que causa furor, "encaminhamento" evoca tanto as ruas de pedestres dos centros antigos, com seu calçamento elegante de pequenas pedras, como as aléias arborizadas dos conjuntos habitacionais. Ela pressupõe uma sociedade livre e feliz.

Mas seria Kevin Lynch quem, com seu primeiro livro, *The image of the city* (1960), iria recuperar a perdida legitimidade da análise visual. Preocupado com as rápidas mudanças pelas quais passavam as cidades americanas e com sua conseqüente perda de identidade, ele estuda três exemplos: Boston, Jersey City e Los Angeles. Influenciado por Gyorgy Kepes e, por meio dele, pela experiência da Bauhaus e pelas teorias alemãs de análise da forma,[8] propõe-se a determinar aqueles elementos da cidade que se combinam para formar sua imagem de conjunto; para tanto, discute as qualidades de legibilidade, de

[7] E. N. BACON, *Design of cities*, 1967.

[8] Segundo Ch. Norberg-Schulz (*Existence, space and architecture*, 1971), Lynch teria retomado as ferramentas da crítica germânica, particularmente Brinckmann (*Deutsche Stadtbaukunst der Vergangenheit*, Frankfurt, 1911, e *Stadtbaukunst*, Berlim, 1920), para aplicá-las à escala do território.

identidade e de memorização dessa imagem pelos cidadãos. Sua análise não está isenta de preocupações com o projeto urbano, e um dos capítulos do livro é consagrado a recomendações para o desenho da cidade e seus elementos.

Análise visual: os elementos da paisagem urbana

Além de afastar a ambigüidade produzida pela confusão entre os meios específicos dos analistas (arquitetos, urbanistas) e a percepção da cidade por seus habitantes, a obra de Lynch fornece ainda a melhor ferramenta para uma análise global, a melhor porque a mais simples. A seguir, apresentamos, de maneira bastante livre, os elementos marcantes da paisagem urbana.

Percursos (*paths*): este termo parece-nos preferível a encaminhamento, uma vez que este último é empregado freqüentemente em um sentido ao mesmo tempo elogioso e pitoresco.[9] O "percurso" não é somente a sucessão de peripécias turísticas que assaltam o transeunte entre a Praça de São Marcos e a Ponte do Rialto, dele fazem parte os espaços mais organizados e os mais banais, qualquer porção de rua ou um itinerário importante. Sua identificação permite uma primeira abordagem da paisagem urbana, de grande interesse quando comparada com o que nos revela o estudo do crescimento. Observe-se, a propósito, que os percursos principais freqüentemente retomam as vias de traçado mais antigo.

Duas observações:

- Os percursos, ao menos suas porções mais facilmente identificáveis, não são forçosamente contínuos e interligados uns aos outros; subsistem zonas indefinidas, freqüentemente reveladoras de rupturas históricas no processo de urbanização.
- Ainda que seja possível hierarquizar os percursos, parece preferível reter somente aqueles que se impõem com certa evidência (em comparação com as demais vias) e apresentam uma definição contínua por uma boa distância.

Pontos nodais ou **núcleos** (*nodes*): são pontos estratégicos na paisagem urbana, sejam de convergência ou encontro de vários percursos, sejam de

[9] "Percurso" é uma referência a Pierre Francastel (*La figure et le lieu: l'ordre visuel du Quattrocento*, 1967), o qual utiliza o termo em um outro sentido, para identificar o deslocamento do olhar diante de uma pintura a fim de ali selecionar os sinais que ele organiza em um conjunto significante.

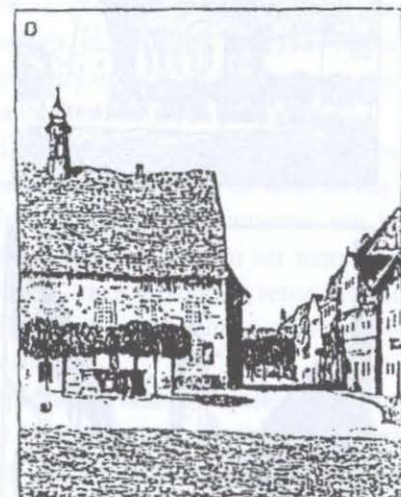
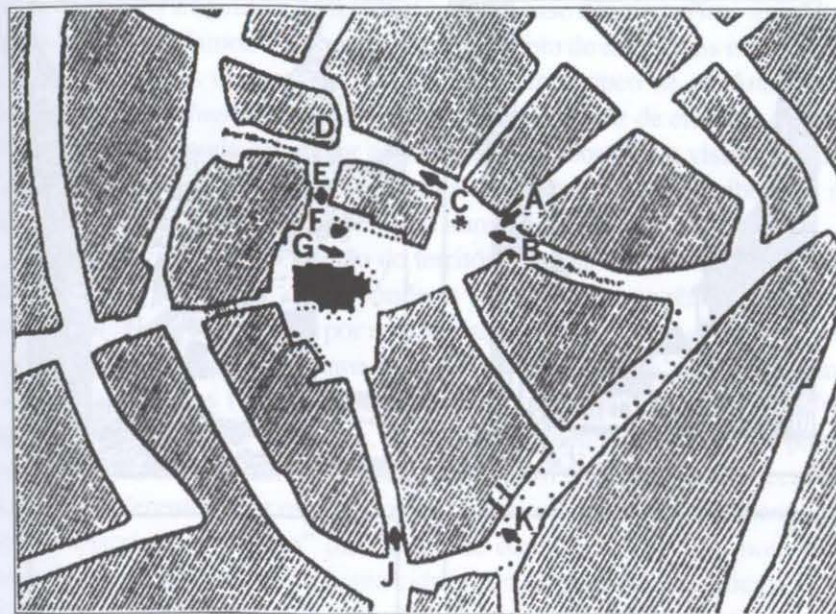
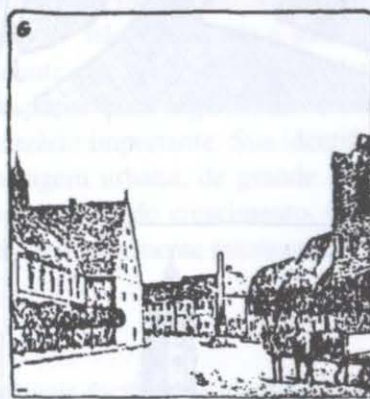



FIGURA 3 – O movimento segundo Raymond Unwin
Buttstedt: mapa e seqüência de uma das partes da cidade
(RAYMOND UNWIN, *Town planning in practice*, 1909)

ruptura ou pontos singulares do tecido. Como no caso dos percursos, sua identificação não necessariamente exige o reconhecimento de elementos morfológicos simples, de espaços claramente definidos. Ela tampouco se confunde com a demarcação de um *lugar* definido exclusivamente a partir de critérios de uso ou simbólicos. Por aí, pode-se avaliar a dificuldade da abordagem visual, que parte, ao mesmo tempo, de uma análise objetiva das formas e das distribuições e de uma percepção da qual a vivência social nunca está ausente.

Setor (*district*): é uma porção do território urbano identificada como uma totalidade. Um setor pode corresponder a uma zona homogênea do ponto de vista morfológico (constituído por uma variação de um tipo ou de tipos assemelhados) ou, pelo contrário, a uma zona heterogênea. Pode apresentar um ou vários limites nítidos (bordas identificáveis) ou terminar em franjas difusas. Pode englobar percursos e núcleos, ou se situar à parte, de escanteio. Pode, em nível da prática urbana, abranger a noção de bairro ou propor um recorte completamente diferente; é por essa razão que considero a tradução, freqüentemente feita, de *district* por "bairro" uma fonte de confusões. Por fim, note-se que apenas determinados setores de uma cidade são claramente identificáveis, subsistindo entre eles indefinições, interstícios, lacunas, vazios.

Limites (*edges*): são as bordas características dos setores e marcam visualmente seu término. Eles podem ser constituídos por um corte no tecido (bulevar, parque, canal, viaduto, via férrea), por uma mudança tipológica no espaço edificado, por uma ruptura do relevo, etc. Muitas vezes os limites se confundem com barreiras ao crescimento (antigas ou atuais), o que faz sentido, uma vez que elas são elementos importantes na formação do tecido.

Marcos (*landmarks*): são, em geral, elementos construídos, edifícios excepcionais, monumentos ou parte de monumentos, dotados de uma forma particular que facilita sua identificação. Uma praça, um cruzamento, um largo, uma ponte, um castelo d'água ou um morro também podem ser marcos. Eles podem balizar um percurso, indicar um núcleo, caracterizar um setor, bem como estar isolados das zonas identificadas. Eles também podem se combinar entre si em um conjunto monumental ou pitoresco.

Essa primeira classificação foi completada e detalhada ulteriormente por Lynch em *The view from the road* (1963).[10] Introduzindo a velocidade e levando em conta a paisagem suburbana das grandes cidades americanas, com esse livro Lynch inaugurou um tipo de estudo que, curiosamente, permaneceria por muito tempo sem repercussão. Na última parte do presente capítulo tentaremos propor uma aplicação de suas reflexões, empregando a análise visual na escala das grandes aglomerações atuais.

[10] Ver também: R. Venturi; D. S. Brown; S. Izenour, *Aprendendo com Las Vegas*, 2003 [1971].

The image of the city, 1960	*The view from the road*, 1963
percursos	percursos
	percursos rodoviários
	percursos ferroviários
pontos nodais ou núcleos	pontos nodais ou núcleos
	pontos de decisão
	zona de confusão
	rotação do campo visual
setores	setores
	arborizações
	setores industriais
	corpo aquático, lago
	colinas
limites	limites
	limites industriais
	limites de estabelecimentos
	limites de habitações
marcos	marcos
	marcos maiores
	marcos menores
	metas principais
	metas secundárias
	metas menores

FIGURA 4 – Os elementos da paisagem segundo dois livros de Kevin Lynch

Mapa do VI *arrondissement* de Paris, relativamente centrado no Bulevar Saint-Germain

Localização das instituições com referência ao bairro, à cidade ou ao Estado

Ensaio de memorização dos elementos marcantes da paisagem urbana

FIGURA 5 – Paisagem urbana e representação

Para finalizar, gostaria de insistir no aspecto relativo de tais categorias, de enfatizar que a análise visual reflete percepções que variam segundo o analista, de sublinhar o perigo, comum aos iniciantes, que consiste em "inventar" elementos ou exagerar sua importância.

Análise seqüencial

A identificação dos elementos que constituem uma paisagem só pode ser feita – e aí está o interesse dessa abordagem – por meio de uma análise direta realizada no próprio local. A cidade deve ser apreendida desde o seu interior, por uma sucessão de deslocamentos. Tal procedimento – no qual a cidade não é apenas uma visão panorâmica, *à vol d'oiseau* ou em planta, com um ponto de fuga próximo do infinito – não nasceu com Lynch. Ele é fruto do desenvolvimento dos novos meios de transporte (como visto, a velocidade incita-nos a lançar um novo olhar sobre o espaço) e, sobretudo, vale-se extensivamente das novas formas de representação do espaço que surgem com as descobertas científicas.

Ao mesmo tempo unidade semântica e recorte técnico, a noção de *seqüência visual* provém diretamente do cinema. Aplicada à arquitetura e à cidade, a análise seqüencial permite estudar as modificações do campo visual de um percurso. Ela é feita pela aplicação ao espaço urbano de algumas das ferramentas de análise propostas pelos historiadores da arquitetura que trabalham na linha da *Gestalt*: em especial, o par percurso/meta e o conceito de sucessão espacial (*Raumfolge*), desenvolvidos por Dagobert Frey.[11]

Para um observador que se desloca segundo uma dada direção, um percurso – ou qualquer trajeto que se deseje estudar – pode ser dividido em um dado número de seqüências, cada uma delas constituída por uma sucessão de "planos" nos quais o campo visual é determinado de modo constante ou sofre modificações mínimas. Cada plano é passível de ser caracterizado; a passagem de um plano a outro pode ser descrita.

Ainda que dedicado quase exclusivamente ao estudo de paisagens urbanas "pitorescas" anteriores ao urbanismo barroco ou sem ligação com ele, a obra de Ivor De Wolfe, *The Italian townscape* (1963), fornece um ponto de partida interessante para a análise dos diferentes planos de uma seqüência, caso seja ampliado de maneira a contemplar também as diversas paisagens que compõem a cidade contemporânea.

[11] D. Frey, *Gotik und Renaissance*, 1929, e *Grundlegund zu einer vergleichenden Kunstwissenschaft*, ambos citados por Norberg-Schulz.

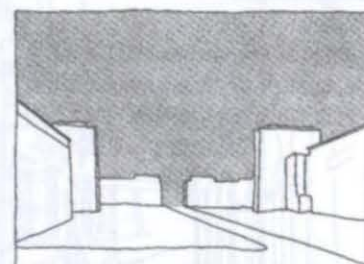
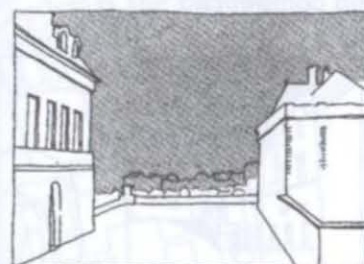
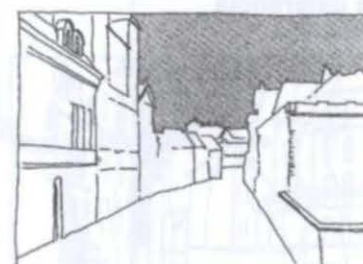
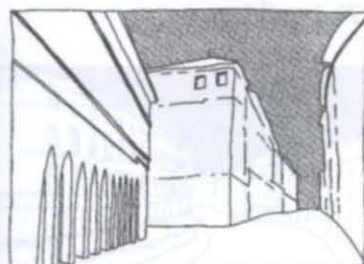
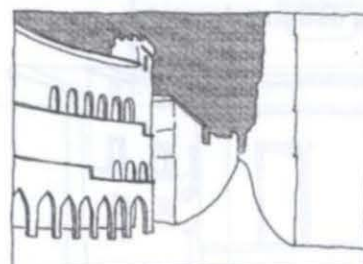
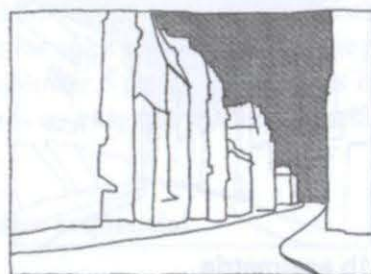
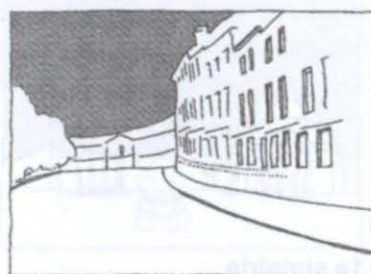
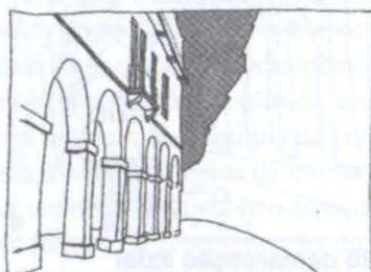
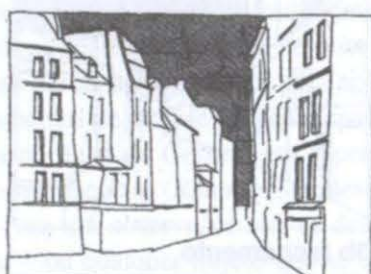
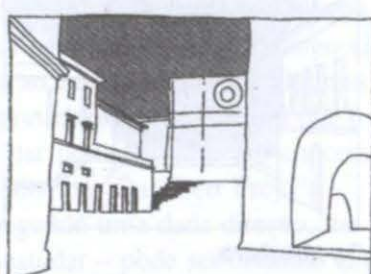
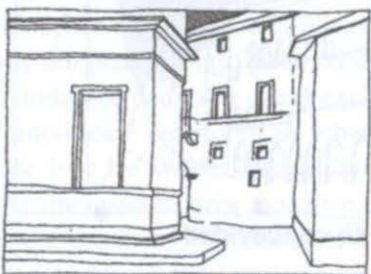
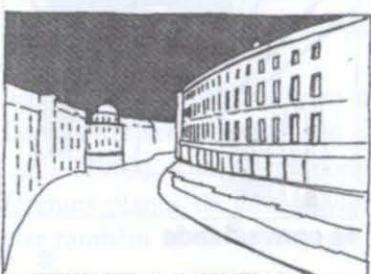



Figura 6 – Os elementos do pitoresco
(Desenhos de Ph. Panerai e H. Fernandez, a partir de Ivor De Wolfe)

5a perfil

5b inflexão

6a deferência

6b competição

7a estrangulamento

7b bastidores

8a deflexão

8b retorno

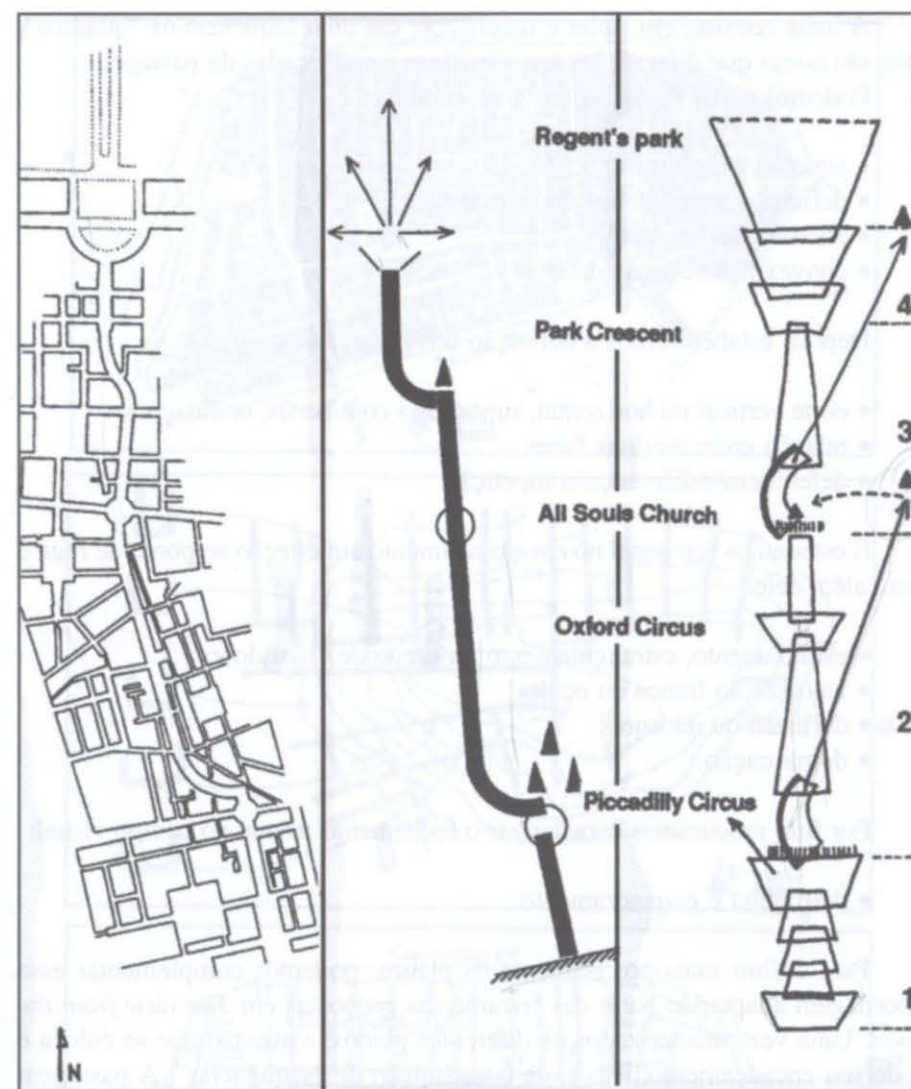



FIGURA 7 – Análise seqüencial da Regent's Street
(Desenhos de Ph. Panerai e H. Fernandez)

A idéia consiste em isolar e reconhecer em uma seqüência os "quadros", que são como que disposições esquemáticas e codificadas da paisagem. Podemos partir de dados bastante gerais:

- simetria/assimetria
- definição lateral/definição central
- abertura/fechamento
- convexidade/concavidade

Depois, estabelecemos a definição dos paramentos laterais:

- corte vertical ou horizontal, superfícies com perfis, ondulações
- relação entre as duas faces
- deferência/indiferença/competição

E estudamos seu papel no encaminhamento em direção ao ponto de fuga e para além dele:

- estreitamento, estrangulamento ou efeito de "bastidores"
- valorização franca ou oculta
- deflexão ou retorno
- demarcação

Por fim, procuramos caracterizar o fechamento frontal do campo visual:

- diafragma e enquadramento

Para definir mais precisamente os planos, podemos complementar essa abordagem adaptando parte das ferramentas propostas em *The view from the road*. Uma vez caracterizados os diferentes planos, a questão que se coloca é a de seu encadeamento, isto é, da constituição de "seqüências". A passagem de um plano a outro pode ser feita de maneira contínua e gradual, com *sobreposição de dois planos* numa parte do percurso. Mas, pelo contrário, ela pode ser uma sucessão de *rupturas*, engendrando uma modificação completa do campo visual no espaço de um deslocamento (portanto, de um tempo) mínimo, o qual deve ser considerado nulo.

E assim, percebemos que aquelas situações urbanas que estamos acostumados a classificar como pitorescas o são em razão da acumulação de planos diferentes, com rupturas bastante fortes numa distância relativamente curta, enquanto os efeitos monumentais resultam principalmente de sucessões bastante lentas (além das características de simetria, axialidade e demarcação próprias a cada época).

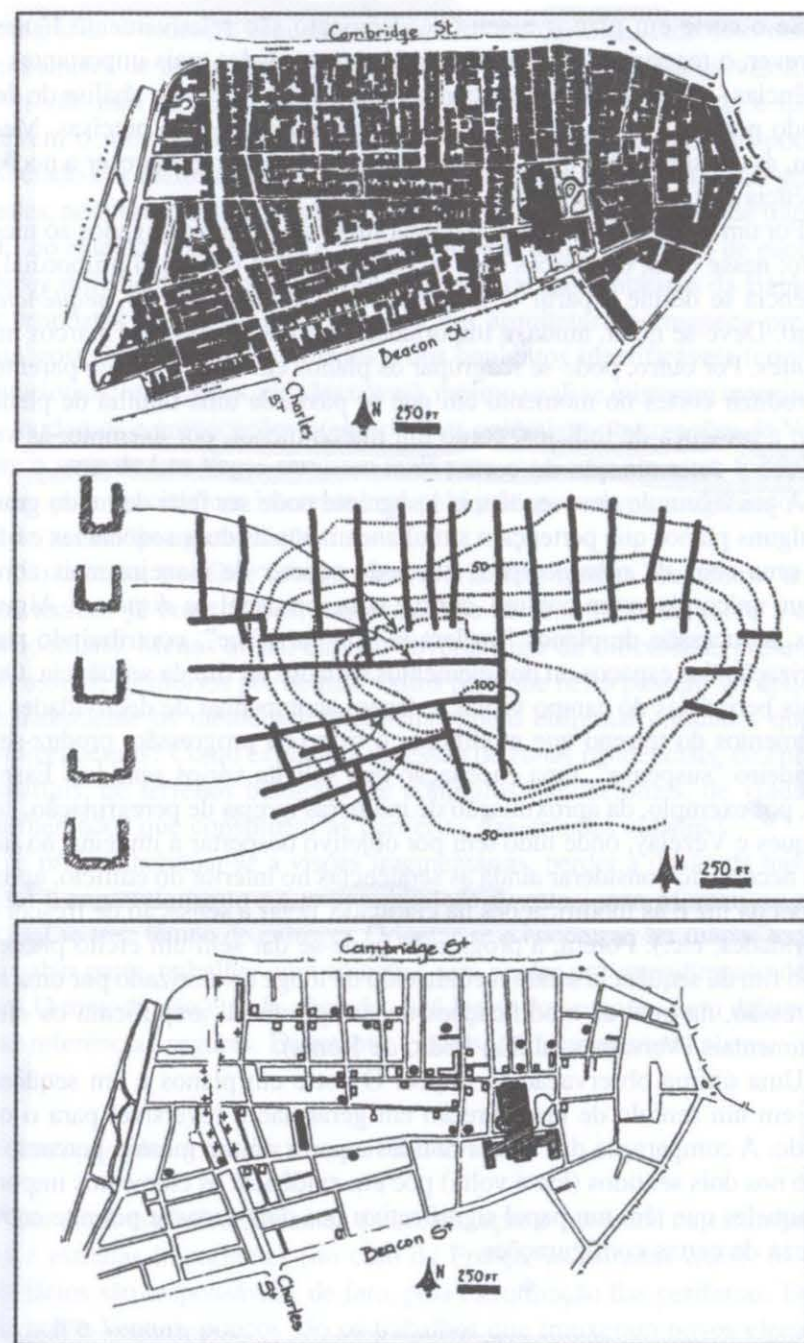



FIGURA 8 – Scollay Square segundo Kevin Lynch
(K. LYNCH, *The image of the city*, 1960)

Se o corte em planos e seu encadeamento são relativamente fáceis de descrever, o reagrupamento desses planos em unidades mais importantes – as seqüências – deve ser entendido como um modo de facilitar a análise de determinado percurso e não dá para ser objeto de indicações tão precisas. Mesmo assim, as considerações que se seguem têm por objetivo esclarecer a noção de seqüência e ajudar a construí-las.

Por um lado, pode-se reagrupar uma sucessão de planos ligados ao mesmo objeto; nesse caso, os marcos e os monumentos têm um papel primordial, e a seqüência se define a partir deles: *seqüência de aproximação*, *seqüência de acesso*. Deve-se notar, ainda, a importância que podem assumir marcos muito distantes. Por outro, pode-se reagrupar os planos em função de seu parentesco e introduzir cortes no momento em que se passa de uma família de planos a outra; a presença de indícios, como um marco menor, por exemplo, às vezes favorece a determinação do corte.

A passagem de uma seqüência à seguinte pode ser feita de modo gradual por alguns planos que pertençam simultaneamente às duas seqüências e ofereçam uma zona de *sobreposição*. Ela pode ocorrer de maneira mais abrupta por um único plano em comum, curto e com um papel de *disjuntor*. Algumas vezes, a sucessão de planos "acelera-se" ou "arrefece", contribuindo para a valorização dos espaços ou dos elementos situados ao fim da seqüência. Quando tais peripécias do campo visual se fazem acompanhar de declividades e de movimentos do terreno que modificam o ritmo da progressão, produz-se um verdadeiro "suspense", uma encenação que solicita vários sentidos. Esse é o caso, por exemplo, da aproximação de inúmeras igrejas de peregrinação, como Conques e Vézelay, onde tudo tem por objetivo despertar a imaginação (aqui, seria necessário considerar ainda as seqüências no interior do edifício, apreciar o papel da luz e as modificações na claridade, notar a sensação de frescor e as sonoridades, etc.). Porém, a progressão pode-se dar sem um efeito pitoresco, com o fim da seqüência sendo reconhecido de longe e valorizado por uma lenta progressão, na qual as modificações do campo visual amplificam os efeitos monumentais (Versalhes ou São Pedro de Roma).

Uma última observação se impõe. O corte em planos e em seqüências feito em um sentido de uma direção em geral não é reversível para o outro sentido. A comparação dos cortes obtidos a partir de um mesmo percurso efetuado nos dois sentidos (ida e volta) põe em evidência os elementos importantes, aqueles que têm um papel significativo nos dois casos, e permite captar a sutileza de certas configurações.

Do tecido urbano pitoresco à escala metropolitana

Retomar a prática da pesquisa *in situ*, identificar os elementos da paisagem e organizá-los em seqüências, associando à observação direta o croqui, a fotografia, o vídeo, o esquema e a análise cartográfica, tudo isso constitui uma maneira de apreender a cidade. Não se trata apenas de uma valorização do visível, mas de uma leitura feita de diferentes pontos de vista e na qual intervém o movimento do observador. Hoje, esse movimento não pode ser dissociado dos meios de transporte rápido que foram introduzidos nas grandes cidades, nem dos territórios engendrados por esses mesmos meios de transporte. E, no entanto, a arquitetura e a análise urbana dão a impressão de encontrar grandes dificuldades para compreendê-lo. Apesar das tentativas da Bauhaus e das propostas acerca do *espaço-tempo*,[12] a arquitetura permanece presa ao "bom gosto" do centro das cidades e dos conjuntos identificáveis (conjuntos habitacionais, renovações, cidades novas), mesmo se ali se misturam maneirismos pós-modernos e provocações *hightech*. E as polêmicas observações de Venturi sobre o *strip* de Las Vegas serviram mais para sancionar um novo formalismo do que para suscitar um interesse real pela paisagem das grandes auto-estradas de acesso às aglomerações.

No entanto, a análise urbana não deveria ficar restrita aos centros antigos e aos tecidos já constituídos, esquivando-se de uma reflexão sobre a escala metropolitana. Menos ainda, ela não deveria fugir da dificuldade presente na apreensão de territórios por demais vastos para que neles possam ser aplicados adequadamente os métodos tradicionais. Como enfrentar entidades que não compreendemos? Como explicar a sucessão de zonas residenciais, de enclaves industriais, de terrenos baldios e de conjuntos habitacionais, de viadutos e hipermercados que constituem as periferias das grandes cidades?

É preciso habituar-se a visões fragmentárias, perder a ilusão de tudo ver, aceitar o engarrafamento e a impossibilidade de estacionar. Memorizar aquilo que mal se teve tempo de entrever. Orientar-se e encontrar, ler mapas rodoviários, saber parar, trabalhar com amostras sem perder um entendimento de conjunto. O método não é nada cômodo, está longe dos *corpora* bem delimitados e das referências seguras. Entretanto, pode-se indicar algumas pistas.

A orientação dos grandes eixos rodoviários

Em geral estabelecidos antes da urbanização e herdados de caminhos antigos e estradas importantes (no caso da França, as estradas reais), os eixos rodoviários são responsáveis, de fato, pela estruturação das periferias. Depois de Lynch e Venturi, poucos são os trabalhos que trouxeram novos elementos

[12] S. Giedion, *Space, time and architecture*, 1941.

para sua abordagem,[13] exceto os estudos vinculados a problemáticas de projeto que buscam uma compreensão prévia à ação.

A leitura desse tipo de paisagem pode ser organizada em três níveis sucessivos:

- A *paisagem imediata*, aquela constituída pela via e suas margens, analisada a partir das variações no campo visual (Lynch), dos elementos simbólicos (Venturi), das concentrações de atividades (Demorgon). A análise pode misturar observações intuitivas, guiadas por aquilo que impressiona de modo imediato, e observações sistemáticas, como, por exemplo, a listagem dos lugares quilômetro a quilômetro em um sentido e no outro, a anotação de todos os cruzamentos, a descrição precisa das margens (Sarrazin).
- O *território percebido*. Às vezes limitada à própria via, com margens construídas ou arborizadas impermeáveis ao olhar, a paisagem da estrada inclui, em outros momentos, intervenções de elementos longínquos, edificados ou não, entre os quais se destacam os marcos: aldeias, monumentos, morros ou linhas de coroamento, bosques isolados, caixas d'água, linhas de alta tensão, indústrias ou conjuntos habitacionais. Todos esses elementos incorporam-se ao espetáculo imediato, porém remetendo a outros lugares.
- O *território constituído historicamente*, estudado cruzando-se uma primeira leitura/interpretação dos dados históricos e cartográficos com a abordagem visual e o conhecimento concreto do terreno que ela proporciona. Não se trata mais de se interessar por esta ou por aquela estrada que estrutura uma parte da aglomeração, mas de pesquisar o sistema pelo qual se organiza a aglomeração e de encontrar na ocupação atual os traços e as conseqüências da história.

Rupturas e infra-estruturas técnicas

Nos centros antigos, em geral as grandes infra-estruturas técnicas foram urbanizadas com tempo e cuidado. Muitas delas são enterradas (esgotos, metrô, redes diversas), algumas estão incorporadas à massa edificada que as dissimula nas profundezas do tecido urbano (vias férreas), outras adquiriram *status*

[13] Indicamos, sem ser exaustivos, algumas pesquisas não publicadas que vão nessa direção: M. Demorgon et al., *La banlieue comme territoire structuré* (1984) e R. Sabatier; M. Demorgon, *Parcours en banlieue* (1989), ambos desenvolvidos no LADRHAUS, centro de estudos da École d'Architecture de Versalhes; e os trabalhos de Alain Sarfati sobre a Route Nationale 7 (RN 7), de François Béguin sobre a Nationale 5 e de Émanuelle Sarrazin sobre a Nationale 7, entre Paris e Corbeil.

de monumento (aquedutos) ou combinam eficácia técnica e embelezamento (canais, reservatórios, fontes).

Nas periferias, elas aparecem com uma violência evidente, criando efeitos de ruptura. Tal violência provém da confrontação não negociada de duas escalas: aquela territorial, das infra-estruturas, e aquela local, da massa edificada corrente. A orientação das infra-estruturas e a compreensão de sua lógica são meios para compreender o jogo freqüentemente conflituoso entre as diferentes escalas que se superpõem nos subúrbios e indicam de modo negativo sua dependência em relação aos centros urbanos. Afinal, uma via férrea, um canal ou uma adutora organizam o território, mas obedecem a restrições geométricas que quase não levam em consideração o parcelamento e a malha de caminhos existentes. Frutos da infra-estrutura que suportam (a qual também organiza o território), uma ponte, um talude ou um túnel, apesar de aparecerem como rupturas na paisagem, passam a ter um outro significado e tornam-se elementos-chave para a compreensão do território.

Áreas fechadas, enclaves e áreas isoladas

A sobreposição de escalas nas periferias das cidades traduz-se também pela subtração de grandes porções do território sob a forma de áreas fechadas muitas vezes inacessíveis e organizadas de maneira autônoma. Estações de triagem, aeroportos, campos militares, portos, complexos industriais ocupam vastos terrenos, por vezes tão ou mais extensos que o próprio centro urbano. Se o fato não é novo (lembremos os conventos ou as propriedades aristocráticas no entorno de cidades antigas, as primeiras usinas advindas da Revolução Industrial), suas dimensões o são, e a amplitude do fenômeno nos desconcerta, visto que tais enclaves aparecem como áreas isoladas em que todos os métodos de leitura do espaço experimentados fracassam. Isso acontece, antes de mais nada, porque o acesso e a circulação nesses locais são controlados: é impossível circular a pé em um aeroporto ou em um complexo industrial, ou mesmo contorná-los de carro. Seus próprios limites são difíceis de discernir, a não ser por fragmentos e somente naqueles casos mais favoráveis. E, também, porque sua distribuição interna é organizada segundo alguma lógica específica, geralmente obedecendo a uma única razão de ser ligada a alguma restrição técnica ou funcional dominante.

A cartografia impõe-se, então, como um dos únicos meios de apreender o território: uma cartografia seletiva que coloque em evidência dimensões e

[14] Comune di Modena. *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano*, 1983.

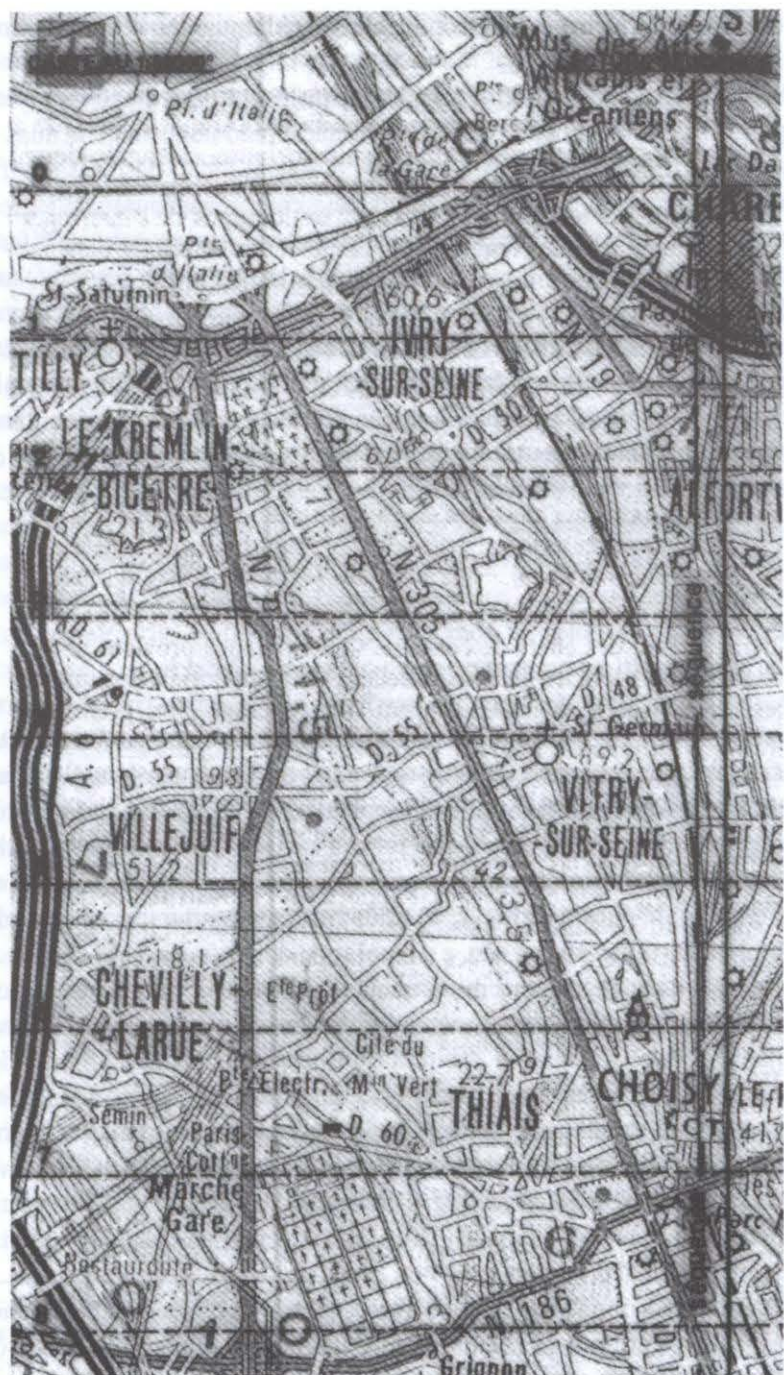
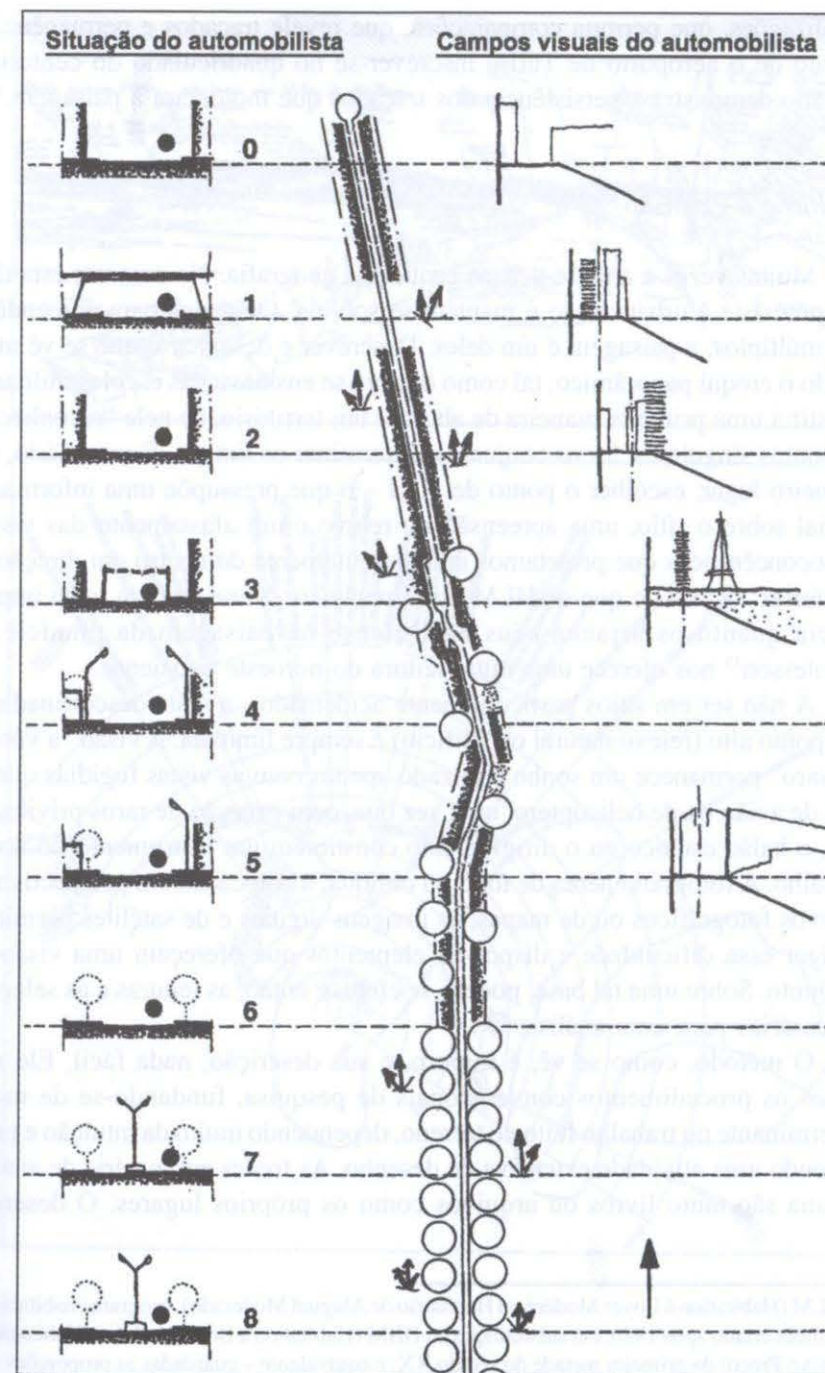



FIGURA 9 – A Route Nacionale 7, entre Corbeil e Paris
(E. SARRAZIN, *La RN7 entre Corbeil e Paris,* 1993)

Situação do automobilista **Campos visuais do automobilista**

0
1
2
3
4
5
6
7
8

Análise seqüencial do km 8 ao km 0

localizações, que permita comparações, que revele traçados e permanências. O fato de o aeroporto de Turim inscrever-se no quadriculado do centuriato romano demonstra a persistência dos traçados que moldaram a paisagem.[14]

O sítio e a extensão

Muitas vezes a análise urbana esquece a geografia. No entanto, esta última preexiste à urbanização e mantém-se sob ela. Os meios para apreendê-la são múltiplos, a paisagem é um deles. Descrever e desenhar o que se vê utilizando o croqui panorâmico, tal como outrora se ensinava nas escolas militares, constitui uma primeira maneira de abordar um território, de nele "reconhecer" os pontos singulares, ler os conjuntos, determinar os limites. É necessário, em primeiro lugar, escolher o ponto de vista – o que pressupõe uma informação inicial sobre o sítio, uma apreensão do relevo e um afastamento das visões radioconcêntricas que projetamos inconscientemente do centro em direção às periferias. O fato de que os HLM* de Épinay-sur-Seine tenham tanta importância quanto os arranha-céus da Défense na paisagem da planície de Montesson[15] nos oferece uma outra leitura do noroeste parisiense.

A não ser em sítios particularmente acidentados, a vista descortinada de um ponto alto (relevo natural ou edifício) é sempre limitada. A visão "a vôo de pássaro" permanece um sonho realizado apenas com as vistas fugidias que se têm de avião ou de helicóptero, uma vez que, com exceção de raros privilegiados, o balão estático ou o dirigível não constituem um instrumento do nosso trabalho. A fotografia aérea de topo ou oblíqua, a colocação em perspectiva de acervos fotográficos ou de mapas, as imagens digitais e de satélites permitem mitigar essa dificuldade e dispor de elementos que ofereçam uma visão de conjunto. Sobre uma tal base, podem-se efetuar, então, as leituras e as seleções necessárias para uma análise.

O método, como se vê, é impuro, e sua descrição, nada fácil. Ele mal segue os procedimentos convencionais de pesquisa, fundando-se de modo determinante no trabalho feito no terreno, dependendo muito da intuição e pressupondo uma atividade extensiva de desenho. As fontes em matéria de análise urbana são tanto livros ou arquivos como os próprios lugares. O desenho:

* HLM (Habitation à Loyer Modéré ou Habitação de Aluguel Moderado): programa habitacional francês criado após 1950, em substituição ao HBM (Habitation à Bon Marché ou Habitação de Baixo Preço) da primeira metade do século XX, e equivalente – guardadas as proporções – ao nosso Banco Nacional da Habitação, BNH (N. do T.).

[15] R. Sabatier, *Territoires agricoles et urbanisation: la plaine de Montesson*, trabalho de graduação na École d'Architecture de Versalhes, sob orientação de Philippe Panerai, 1987.

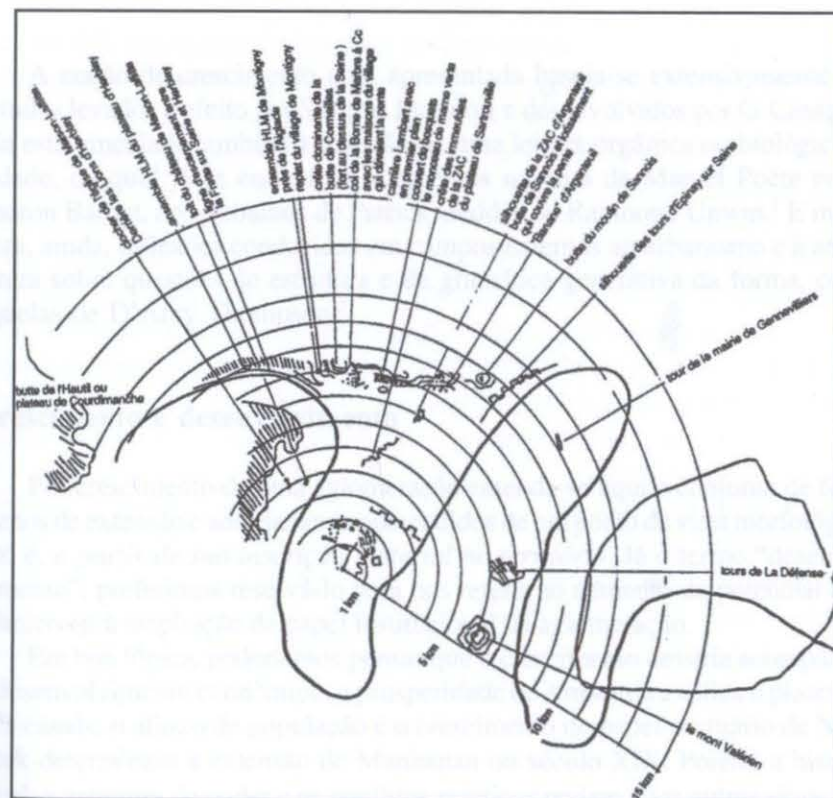
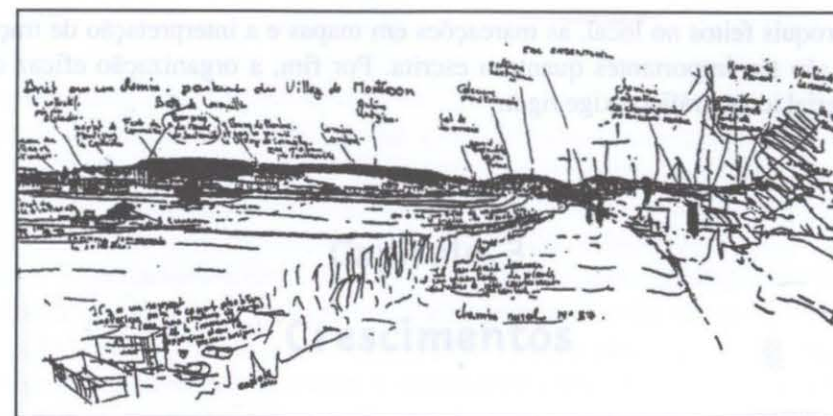



Figura 10 – Paris/a planície de Montesson
(R. Sabatier, *La plaine de Montesson, paysage*, 1989)

os croquis feitos no local, as marcações em mapas e a interpretação de traçados são tão importantes quanto a escrita. Por fim, a organização eficaz do material iconográfico exige rigor.

Capítulo 3

Crescimentos

A noção de crescimento aqui apresentada baseia-se extensivamente nos estudos levados a efeito por Saverio Muratori e desenvolvidos por G. Caniggia. Ela está vinculada também à tradição de uma leitura orgânica ou biológica da cidade, da qual já se encontram elementos na obra de Marcel Poëte ou de Gaston Bardet, nos trabalhos de Patrick Geddes ou Raymond Unwin.[1] E incorpora, ainda, reflexões conduzidas em campos externos ao urbanismo e à arquitetura sobre questões de estrutura e de gramática generativa da forma, como aquelas de D'Arcy Thompson.[2]

Crescimento e desenvolvimento

Por crescimento de uma aglomeração entende-se aqui o conjunto de fenômenos de extensão e adensamento apreendidos de um ponto de vista morfológico, isto é, *a partir de sua inscrição material no território*. Já o termo "desenvolvimento", preferimos reservá-lo para nos referir ao aumento do potencial econômico ou à ampliação do papel institucional da aglomeração.

Em boa lógica, poderíamos pensar que o crescimento deveria acompanhar o desenvolvimento econômico: a prosperidade de Amsterdã explica o plano dos três canais; o afluxo de população e o crescimento do papel portuário de Nova York determinam a extensão de Manhattan no século XIX. Porém, a história local, a estrutura de poder e os conflitos políticos podem criar outras situações.

[1] M. Poëte, *Une vie de cité, Paris de sa naissance à nos jours*, 1924; G. Bardet, *Paris: naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, 1952, e *Problèmes d'urbanisme*, 1941, entre outros; e P. Geddes, *Cities in evolution: an introduction to the town planning movement and to the study of civics*, 1915.

[2] D'A.W. Thompson, *The growth and form*, 1917.

"Proibida de crescer" desde 1715, Barcelona não deixará de se desenvolver, à custa de um adensamento extremo que a levará a acolher uma população de 160 mil habitantes no mesmo território em que outrora viviam apenas 40 mil. É essa situação que explica, em parte, a ambição do plano de Ildefons Cerdá, elaborado depois que Madri finalmente autorizou, em 1859, a demolição de sua muralha, liberando assim uma cidade cerceada há um século e meio. Ao inverso, o afluxo de populações pobres nas grandes metrópoles da África, da Ásia ou da América Latina suscita um crescimento descontrolado, "informal" e talvez mesmo ilegal, que não acompanha desenvolvimento econômico algum e que por vezes contribui até para o agravamento de uma situação já difícil.

Enfim, as relações entre crescimento e desenvolvimento são complexas. Se uma certa prosperidade – ou ao menos algum recurso financeiro – é necessária para acompanhar, orientar, dirigir ou gerenciar o crescimento urbano, é necessária também uma vontade política forte e de longo prazo. Tal vontade pode existir em períodos de recessão ou de estagnação econômica e valer-se justamente de projetos de extensão ou ordenamento urbano como motor para a retomada e a antecipação do desenvolvimento. No caso do plano de Ernst May para Frankfurt, ainda que a expansão da cidade e a construção de cidades-satélites se tenham tornado possíveis graças à estabilização do marco alemão e ao fim da crise do pós-guerra, suas ações – mobilizando capitais estrangeiros – participaram da retomada da economia. As grandes realizações da Itália fascista – das cidades novas do litoral adriático à Exposição Universal de Roma (EUR, 1942) – ou as obras da Tennessy Valley Authority para vencer a crise de 1929 exemplificam a mesma lógica.

Ferramentas de análise

As ferramentas propostas – crescimento espontâneo, crescimento dirigido, pólo e linha de crescimento, barreira, limite, etc. – são inescapavelmente influenciadas pela experiência inconsciente que temos de certo tipo de cidade, o qual tem uma história semelhante, podendo bem ser denominada "cidade européia radioconcêntrica", como Milão, Viena, Paris ou Frankfurt. Os restos romanos (estradas e fragmentos de edifícios), o cerramento medieval e o domínio da catedral, o extravasamento pelos arrabaldes levando à construção de novas muralhas, os grandes traçados clássico-barrocos e as novas relações com o território. A *Grosstadt* que se consolida no século XIX simultaneamente à primeira eclosão provocada pela indústria e pela ferrovia.

E depois, no começo do século XX, o tempo dos urbanistas com seus debates acerca da habitação social, dos equipamentos municipais, dos transportes urbanos. A ruptura causada pelo Movimento Moderno – mais teórica que real até os anos 1950. Quarteirões abertos *versus* quarteirões fechados, HBMs e cidades-jardim. O aumento da importância do subúrbio, com suas casas isoladas, na França até hoje chamadas, erroneamente, de "pavilhões" por se tomar emprestado o termo dos sociólogos que falavam de seus habitantes e não de casas. Um certo ar de "frente popular" muito rapidamente varrido e descartado pelos poderes autoritários. Depois, a reconstrução no pós-guerra, depois, as auto-estradas e os conjuntos habitacionais e o ordenamento do território antes da consolidação das metrópoles e da admissão de sua complexidade.

O esquema é bem fácil, aplica-se igualmente a cidades médias que conheceram os mesmos fenômenos em grau reduzido ou com atraso e adapta-se a geografias particulares: Amsterdã, semi-radioconcêntrica e sobre a água, Lyon um pouco apertada em seu sítio, Gênova espremida sobre seu porto. Mas deixa de lado um número excessivo de cidades para que possa ser generalizado.

Mesmo sem querer desagradar Leon Krier, é preciso dizer que *a* cidade européia não existe. Londres ou Madri tiveram uma outra história; Veneza tem poucos pontos em comum com Birmingham. Culturas e histórias locais produziram tradições bem diferentes. O sítio, as formas de crescimento ou a escala da massa edificada aproximam muito mais Istambul e Lisboa ou Barcelona e Alexandria do que Turim e Milão.

E assim, antes de mais nada, é preciso abandonar tal esquema e livrar-se de alguns estereótipos e chavões. Os instrumentos de análise têm de ser suficientemente genéricos para que possam ser aplicados a qualquer cidade; em suma, eles servem para começar a observar as cidades e nelas reconhecer algumas lógicas recorrentes. Com efeito, um dos aspectos fascinantes do estudo das cidades é que, apesar de suas diferenças e da identidade própria a cada uma delas, em todas podem ser encontrados os mesmos tipos de fenômenos urbanos. Contradição aparente ou, antes, leitura dialética que oscila sem cessar entre o universal e o particular, a regra e a exceção, a repetição e a singularidade.

Nossos primeiros estudos – baseados no plano teórico em pesquisas italianas anteriores, e em geral voltados para exemplos franceses e misturando a observação de cidades àquela de burgos e aldeias – resultaram no estabelecimento de uma série de hipóteses iniciais. Gradativamente, o ensino e a pesquisa permitiram a verificação e o refinamento das noções e, ao mesmo tempo, uma ampliação dos exemplos para além da esfera francesa e ocidental. Percebemos, com seu uso, que os instrumentos de análise desenvolvidos poderiam ser aplicados também a cidades como o Cairo, São Paulo ou Santiago do Chile com resultados igualmente satisfatórios.

Entender o processo de crescimento urbano é importante porque nos oferece uma apreensão global da aglomeração numa perspectiva dinâmica. A períodos de estabilidade, quando se firma a coesão interna de uma cidade, sucedem-se momentos de ruptura marcados por ampliações importantes, por avanços

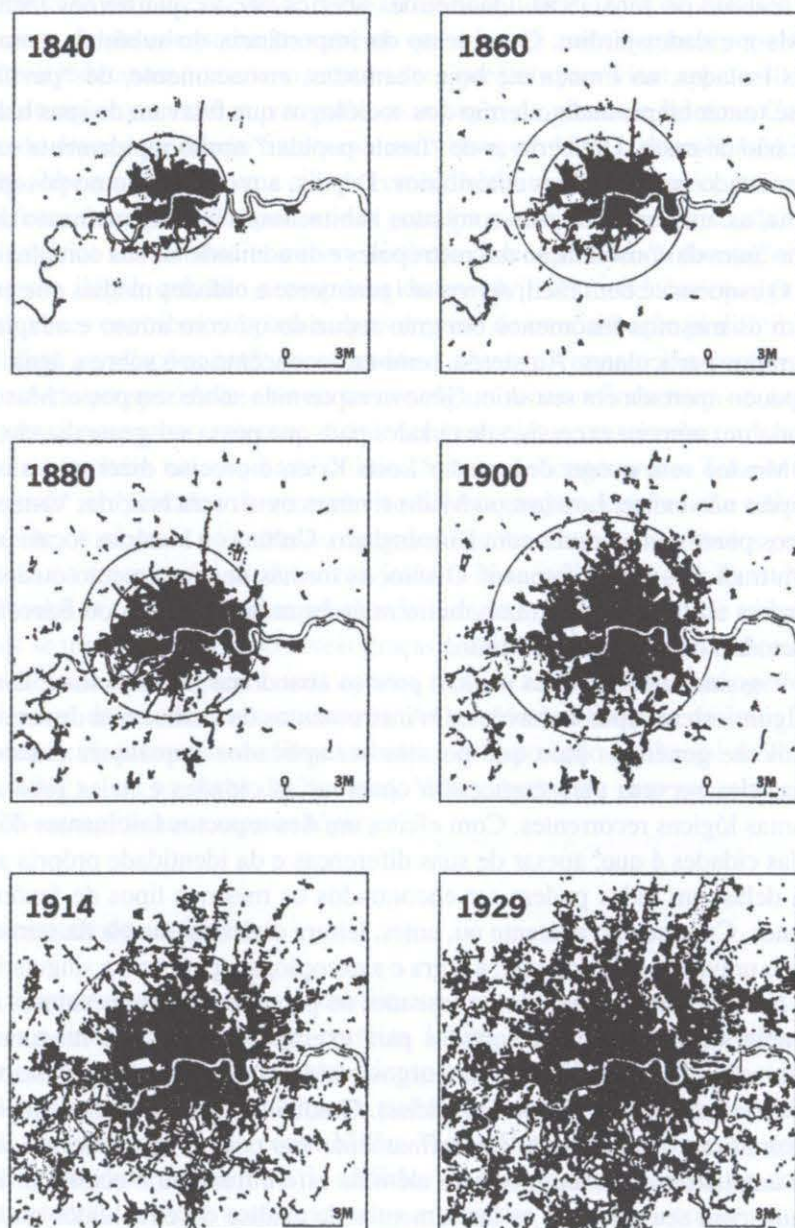



FIGURA 11 – Londres: crescimento urbano de 1840 a 1929
(E. RASMUSSEN, *London, the unique city*, 1934)

bruscos sobre o território. Em tal perspectiva, o estado atual de uma cidade é apenas um instante precário e transitório em sua evolução. É por isso que o estudo do processo de crescimento implica a recusa da concepção de cidade-museu, de obra acabada, estática e congelada – concepção esta que não está restrita somente ao trato dos monumentos históricos, mas é também o ponto de vista do Movimento Moderno, sempre cioso de estabelecer a ordem e de prevenir desvios.

Ao revelar os pontos fixos de transformações anteriores, o estudo do crescimento permite determinar aquelas lógicas inscritas profundamente no território que esclarecem as razões de ser do assentamento atual. Começar a análise de uma cidade pelo estudo do seu crescimento é um dos meios de apreendê-la em sua globalidade, a fim de determinar o sentido a dar a estudos ulteriores mais detalhados. Este é o ponto de vista de Aymonino:

> A forma urbana é um processo contínuo [...] e, ainda que seja possível descrever ou caracterizar uma cidade em um período preciso, para bem compreendê-la não podemos negligenciar o estudo de períodos anteriores que condicionaram seu desenvolvimento e que literalmente lhe deram forma.[3]

Modo de crescimento

O modo pelo qual se dá o crescimento será apresentado do ponto de vista espacial, considerando duas grandes categorias: o crescimento contínuo e o crescimento descontínuo. Tal distinção, que talvez seja considerada arbitrária por alguns, representa mais um ensaio preliminar, uma tentativa de organizar a análise e um instrumento cômodo do que uma classificação definitiva.

Ainda que as modalidades práticas difiram conforme o tamanho das aglomerações e a maneira pela qual é conduzida a análise (determinado crescimento, descontínuo no detalhe, pode ser assimilado a um crescimento contínuo quando visto inserido no conjunto), essas categorias têm-se mostrado, com a experiência, mais úteis que as metáforas habituais, como urbanização "em mancha de óleo" ou "em cacho". E isso porque elas se aproximam mais dos próprios mecanismos de crescimento, do próprio processo de extensão do qual a forma final é tão-somente o resultado.

O *crescimento contínuo* caracteriza-se pelo fato de que, a cada estágio do processo, as extensões se fazem pelo prolongamento direto de porções

[3] C. AYMONINO; M. BRUSSATI; G. FABBRI; M. LENS; P. LOVERO; S. LUCIANETTI; A. ROSSI, *La città di Padova, saggio di analisi urbana*, 1966.

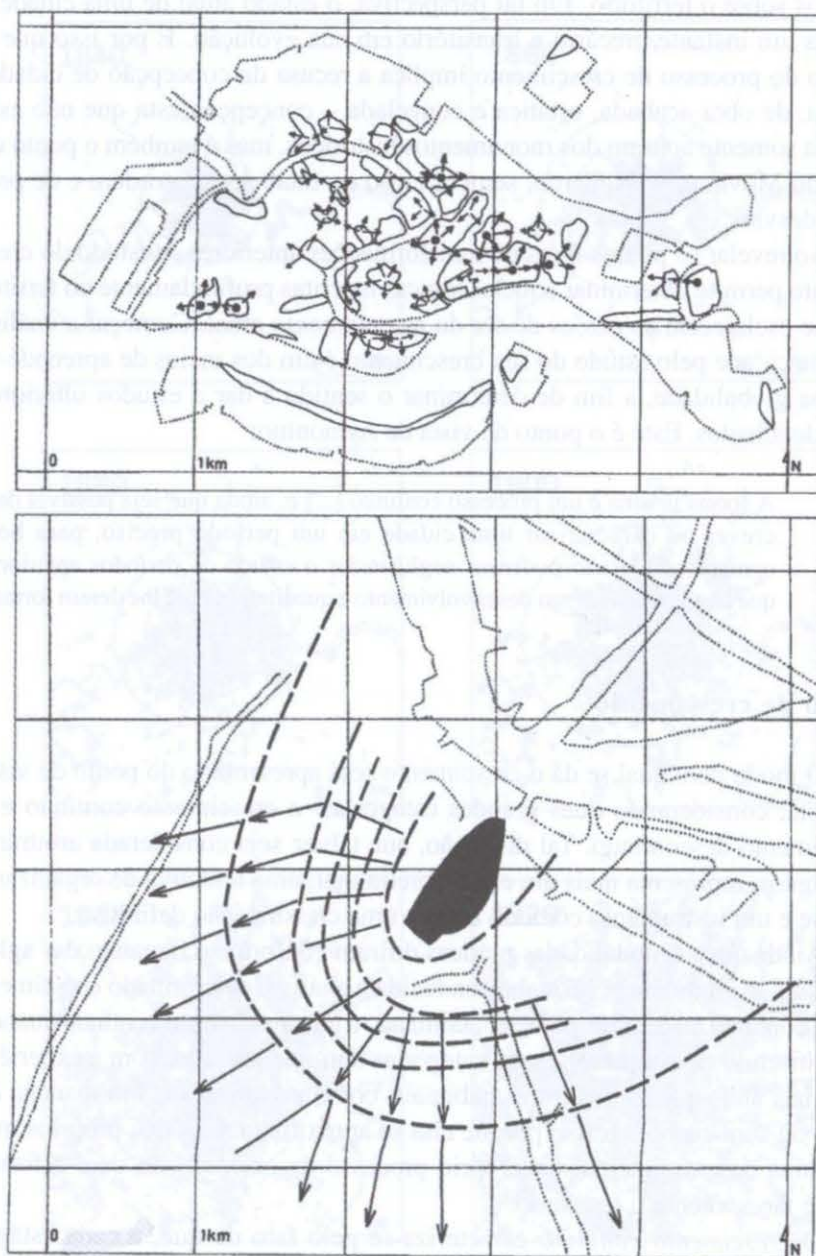
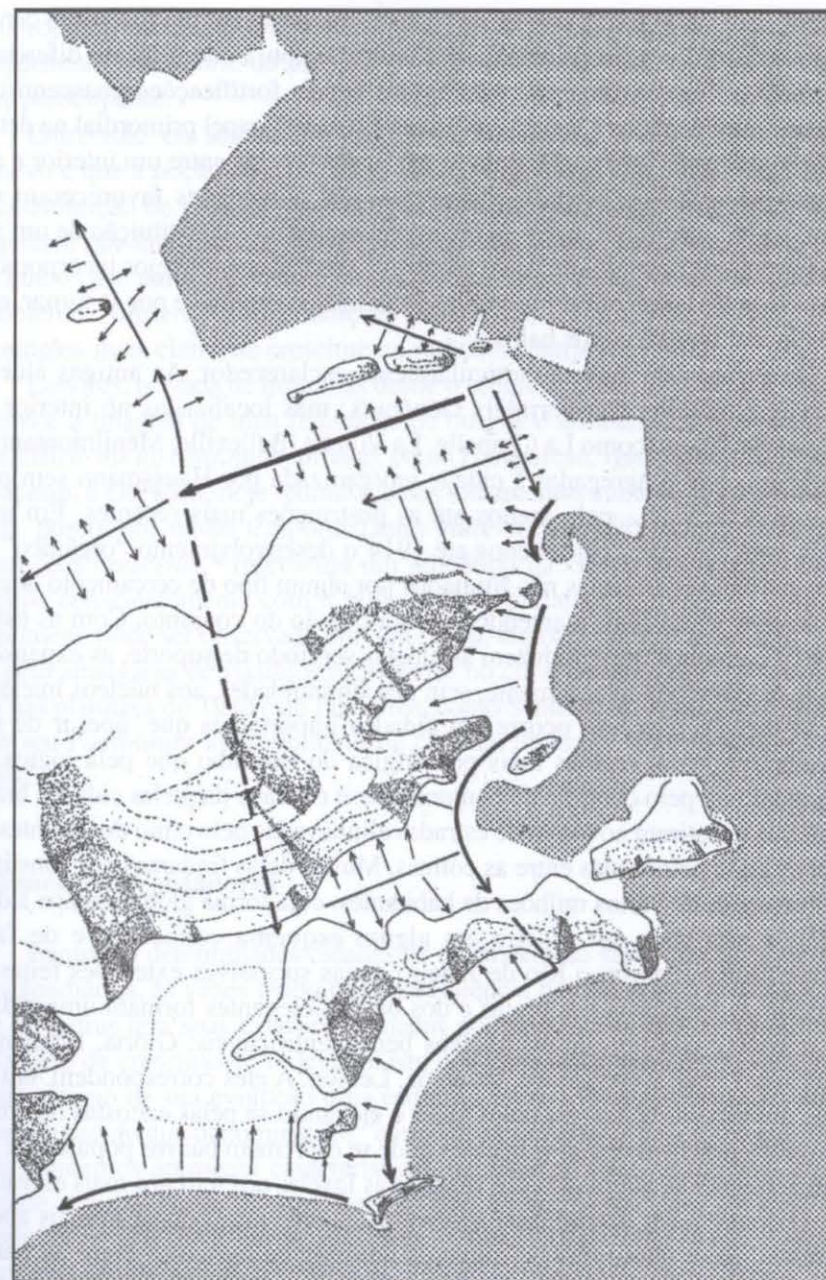



FIGURA 12 – Tipos de crescimento urbano
a. crescimento descontínuo: Veneza
b. crescimento contínuo (radioconcêntrico): Amsterdã
(Desenhos de H. Fernandez)

c. crescimento linear: Rio de Janeiro

urbanas já construídas. A aglomeração apresenta-se como um todo cujo centro antigo constitui o pólo principal. Por muito tempo a sucessão de diferentes cerramentos – muros romanos, muralhas medievais, fortificações renascentistas, barreiras alfandegárias e defesas militares – teve um papel primordial na determinação da forma urbana. Definindo um limite preciso entre um interior e um exterior oriundos de estatutos diferentes, tais contenções favoreceram um adensamento significativo, tendo como conseqüência a constituição de um núcleo fortemente estruturado, de tal modo que subúrbios e vilarejos incorporados pela cidade findaram por ser assimilados ao núcleo original e por se tornar, eles também, centros de novos bairros.

O exemplo de Paris é particularmente esclarecedor. As antigas aldeias externas à muralha dos Fermiers Généraux, mas localizadas no interior da muralha de Thiers (como La Chapelle, La Villette, Belleville, Ménilmontant ou Charonne), foram agregadas à cidade reorganizada por Haussmann sem perder sua identidade – pelo menos até as destruições mais recentes. Em uma escala mais modesta, pelo menos até 1914 o desenvolvimento "orgânico" de inúmeros burgos e aldeias não limitados por algum tipo de cercamento deu-se por adições sucessivas, mantendo assim a coesão do conjunto. Com as estradas e os caminhos que conduzem às aldeias servindo de suporte, as expansões foram-se ajuntando naturalmente, sem descontinuidades, aos núcleos iniciais.

O mesmo processo ocorre em cidades importantes que, apesar de seu tamanho, parecem regidas mais pela lógica do caminho que pela lógica do loteamento ou pelo controle de conjunto. Esse é o caso daquelas cidades brasileiras que se estiram ao longo de estradas alinhavadas pelo cimo dos montes ou serpenteando pelos vales entre as colinas. Muitas delas findaram por constituir aglomerações de vários milhões de habitantes, cuja forma global escapa à descrição e não pode ser inserta em algum esquema conhecido e de fácil memorização. É assim o Rio de Janeiro, cujas sucessivas extensões feitas ao capricho da seqüência das praias e dos bairros elegantes formam uma cidade linear constituída por alguns núcleos bem identificáveis: Glória, Flamengo, Botafogo, Leme, Copacabana, Ipanema, Leblon. A eles correspondem, em direção ao interior da baía ou pelos vales e elevando-se pelas encostas dos morros, outros desenvolvimentos lineares onde se espremem bairros populares e pequenos centros de atividades, até alcançar as favelas nos terrenos mais elevados.

O *crescimento descontínuo* apresenta-se como uma ocupação mais aberta do território, a qual preserva rupturas naturais ou agrícolas entre as partes antigas e as novas extensões, permitindo assim a eclosão da aglomeração. Teorizado por Ebenezer Howard e Raymond Unwin na Inglaterra e Ernst May na Alemanha, valendo-se do conceito de cidade-satélite,[4] tal modo de crescimento

[4] E. Howard, *Cidades-jardins de amanhã*, 1996 [1898] e R. Unwin, *Town planning in practice*.

foi proposto como uma tentativa de se opor à expansão contínua dos subúrbios residenciais que ocorre de meados do século XIX em diante e cuja amplitude era preocupante.

Entretanto, em se olhando mais de perto, percebe-se que o fenômeno não é novo e que a noção de crescimento descontínuo também é útil para explicar a constituição de cidades mais antigas. Veneza, por exemplo, inicialmente se espalhou por inúmeras ilhotas até se soldar na sua forma característica. Note-se que o caso particular de um crescimento sobre a água não muda em nada o problema: Amsterdã, com condições geográficas semelhantes, oferece um dos exemplos mais claros de crescimento radioconcêntrico contínuo.

Londres, privada de muralhas desde o século XVII e sem um centro único, oferece a imagem de uma federação de burgos e arrabaldes ainda facilmente identificáveis no *continuum* urbano, como Hampstead, Hammersmith, Chelsea, Clapham e Dulwich, hoje reunidos pelos loteamentos suburbanos criados entre eles, porém por muito tempo distantes entre si. Também na Inglaterra, Bath, com seus *crescents*,* representa um arquétipo da cidade em fragmentos que rompe conscientemente com a tradição de espraiamento contínuo. O mesmo fenômeno pode ser observado em São Paulo, também constituída originalmente pelo amálgama de vilarejos localizados no cimo de colinas, como a Mooca, ou nas planícies do Tietê e do Pinheiros, como Santo Amaro, até a incorporação em seu *continuum* metropolitano de cidades inteiras, como Guarulhos ou o ABC.

Elementos reguladores

Enquanto determinadas cidades se expandem ao sabor das disponibilidades fundiárias, às vezes tendo por conseqüência bairros pouco articulados entre si, outras têm suas extensões guiadas por disposições físicas. O exame do processo de crescimento ordenado, isto é, aquele no qual a cidade apresenta a cada estágio de sua evolução uma estrutura clara e inteligível, passa pelo entendimento do que denominamos "elementos reguladores". Como o entorno de tais elementos apresenta características semelhantes, que se repetem de uma cidade a outra, como que regidas por leis mecânicas ou morfológicas, daí a tentativa de apresentá-los de uma maneira geral que permita sua fácil identificação ao se iniciar o estudo mais detalhado da história de uma cidade.

* Bloco de casas geminadas formando, em planta, um semicírculo – uma meia-lua ou crescente, daí seu nome –, tipologia realizada pela primeira vez no Royal Crescent de Bath (1761-65), projeto de John Wood, o Jovem (N. da R.T.).

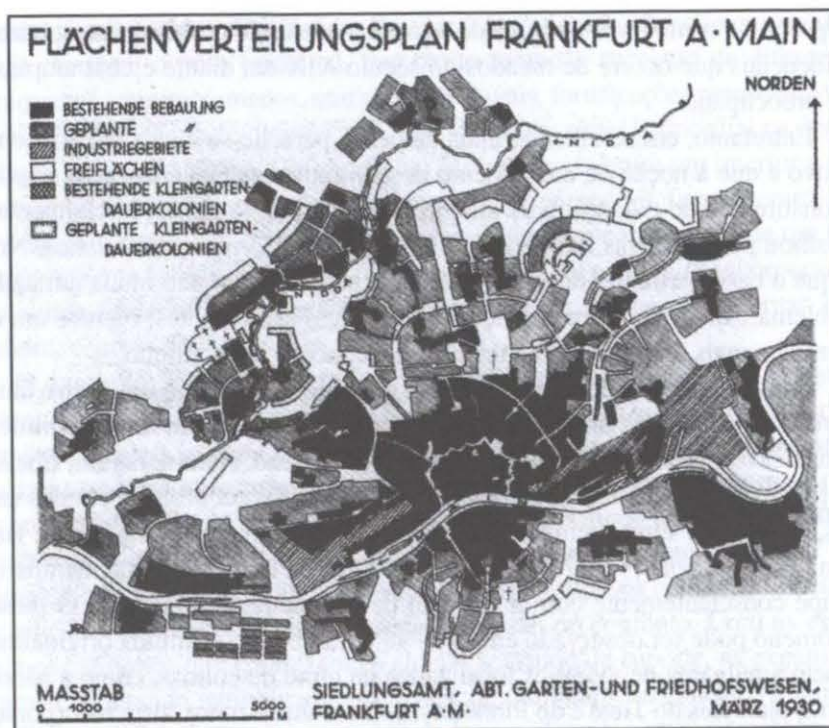



FIGURA 13 – Crescimento descontínuo: o plano de extensão de Frankfurt de 1930

Fisicamente, o crescimento das cidades parece ser regulado pela relação entre dois tipos de elementos: aqueles que organizam a expansão (linhas e pólos) e aqueles que a contêm (barreiras e limites).

Linha de crescimento

Trata-se do suporte do crescimento que se efetua segundo uma direção; o exemplo mais simples é a estrada ao longo da qual a aglomeração cresce e que se transforma em rua ou avenida. Porém, outros tipos de linha de crescimento podem desempenhar o mesmo papel: córrego, canal, ferrovia, auto-estrada, eixo monumental, etc.

As linhas de crescimento podem ser "naturais", ou seja, presentes no território ainda antes do processo de urbanização (veja-se a influência de caminhos antigos e dos traçados de parcelamentos rurais – ou mesmo de aléias e passeios que organizam, fora da cidade, a paisagem de mansões e castelos – na forma posterior das aglomerações), ou "artificiais", isto é, projetadas e construídas no início de uma fase de expansão e a ela relacionadas.

Em ambos os casos, as linhas de crescimento estão inscritas em um sítio físico, do qual revelam a geografia (natureza do solo, zonas inundáveis...), de cujo relevo tiram partido e cujas grandes orientações raramente contradizem sem motivo. Elas carregam a marca de sua própria história, moldadas por usos antigos: agricultura, propriedades monásticas ou senhoriais, explorações minerais ou instalações industriais. Além disso, essas linhas fazem parte de uma rede e somente em seu interior podem ser compreendidas. Na verdade, o crescimento não se deve apenas ao desenvolvimento intrínseco de uma aglomeração, mas é resultado também das tensões existentes no interior de uma rede de cidades, seja em escala local ou regional e mesmo para além dessas. O fato de os vilarejos situados junto a estradas que seguem em direção a Paris terem tido uma expansão maior e mais rápida que aqueles próximos de estradas que levam a outras cidades francesas importantes indica a permanência da antiga centralização do país e a atração exercida pela capital em relação às províncias. Seguindo a mesma lógica, a expansão de Porto Alegre dá-se principalmente junto à estrada que vai em direção a São Paulo, capital econômica do Brasil, apesar de localizada a 1.500 quilômetros de distância.

Logo, a determinação das linhas de crescimento não pode ficar limitada ao estudo de um traçado geométrico, mas depende de tensões em diferentes escalas que variam com o tempo. O solar senhorial, a mina ou o moinho que suscitaram o crescimento do burgo ou da aldeia em determinada direção explicam as expansões antigas; igualmente, a estação, o aeroporto ou uma saída de auto-estrada explicam as novas expansões. Uma linha de crescimento funciona entre pólos.

No interior dessa rede, o papel das linhas de crescimento não é apenas de fornecer um traçado sobre o qual irão se alinhar os elementos edificados, mas, principalmente, de ordenar o tecido urbano em suas laterais, de regular os crescimentos secundários e os adensamentos, em resumo, de prover uma estrutura. Geralmente, essa estrutura é de simples descrição e interpretação nas urbanizações antigas em que a uniformidade de dimensões e meios construtivos, o parentesco tipológico e a relativa continuidade da massa edificada caracterizam entidades facilmente identificáveis, das quais o *faubourg* constitui um dos principais arquétipos. Mesmo assim, malgrado a estranheza que causa a heterogeneidade das paisagens produzidas nas últimas décadas e as diferenças de escala introduzidas pela concentração metropolitana, pelos novos modos de distribuição e de consumo e pelas novas velocidades de deslocamento, os fenômenos recentes não escapam a essa mesma lógica. Desse ponto de vista, a Route Nationale 7 entre Paris e Corbeil constitui o equivalente moderno da Rua Mouffetard, da qual é o prolongamento.

Pólo de crescimento

O pólo de crescimento é, ao mesmo tempo, a origem – a aglomeração a partir da qual vai se dar o crescimento – e a referência desse crescimento, organizando a constituição do tecido e os crescimentos secundários (que são, em geral, fragmentos de crescimentos lineares). Na evolução de uma aglomeração, tal papel é muitas vezes desempenhado pelo centro inicial, ainda que, com o processo de crescimento, outros pólos possam vir a se organizar em contraponto.

Como vimos, o crescimento ocorre em um sistema razoavelmente complexo de tensões no interior de uma rede. Por exemplo, boa parte das cidades medievais está estabelecida desde sua origem sobre uma estrutura bipolar que materializa no solo alguma divisão de poder – castelo e abadia, burgo e cidade –, às vezes concretizada em uma rua principal que rapidamente passa a dar suporte à atividade comercial. Pensemos em Rodez, com seu duplo núcleo – a "cidade" do bispo e o "burgo" do conde articulados no cume do morro –, ou em Toulouse, onde a Abadia de Saint-Sernin, externa à cidade, cria uma tensão que se materializa na Rua do Taur. É bem conhecida a distinção existente em Paris entre a "cidade" dos mercadores na margem direita, a *cité* com seu palácio na ilha e a "universidade" na margem esquerda; ou aquela entre a City e Westminster, em Londres.

Há ainda lugares que, por serem de passagem obrigatória, de seleção ou controle, de baldeação de cargas ou de grande peso simbólico, configuram-se como pólos de crescimento. A bifurcação ou o cruzamento, a vau ou a ponte, o cume, o estreito ou o porto engendram implantações e transformam-se em centros secundários que atraem construções e atividades, ao mesmo tempo em que se expandem em direção ao núcleo antigo. Muitas vezes os habitantes ou o poder público marcam simbolicamente tais locais, tornando-os mais atrativos. A cruz, a igreja ou a mesquita "santificam" o acidente geográfico e atraem passantes ou peregrinos que contribuem para o desenvolvimento econômico do lugar e para seu renome. Alhures, é a atividade comercial ligada ao tráfego na estrada – o albergue e o ferreiro, dos quais o posto de gasolina, o estacionamento e o *camping* constituem os modernos avatares. Mais adiante, ainda o controle ou a defesa: o forte ou a caserna, a delegacia ou o posto fiscal, a alfândega, o pedágio.

Qualquer que seja sua causa ou origem, o pólo de crescimento está marcado no tecido como um lugar singular, um local de concentração que indica a acumulação histórica, o valor comercial, a carga simbólica. O traçado das vias, sua convergência (em pé-de-pato, estrela, sistema radial), o fracionamento da malha, a concentração de monumentos fornecem indícios. Mas atenção,

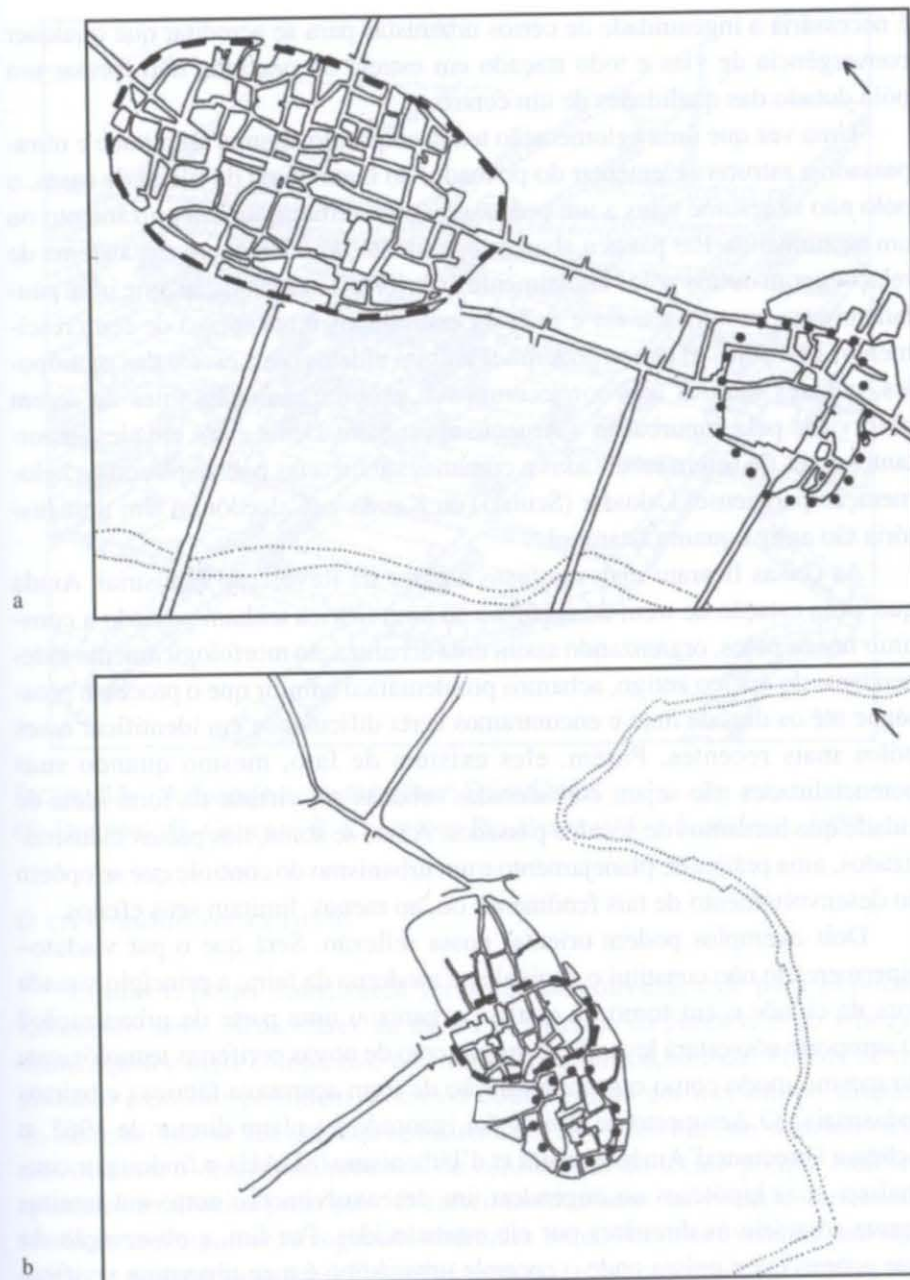



FIGURA 14 – Pólos de crescimento

a. Reims: cidade, burgo e *faubourg*

b. Rodez: cidade e burgo

é necessária a ingenuidade de certos urbanistas para se acreditar que qualquer convergência de vias e todo traçado em estrela ou pracinha irão formar um pólo dotado das qualidades de um centro.

Uma vez que uma aglomeração tenha adquirido alguma amplitude e ultrapassado a estrutura elementar do povoado, do lugarejo ou da fileira de casas, o pólo não se resume mais a um ponto, seja uma bifurcação, um cruzamento ou um monumento. Ele passa a abarcar o conjunto do núcleo, em um sistema de relações com outros pólos inicialmente exteriores à aglomeração, que irão, paulatinamente, reunir-se a ela e nela ser englobados no processo de seu crescimento. Tais pólos externos podem ser antigas aldeias ou, à escala das metrópoles, cidades inteiras que conheceram sua própria evolução antes de serem absorvidas pela conurbação – Argenteuil ou Saint-Denis eram cidades importantes antes de serem rebaixadas a comunas suburbanas pela explosão da aglomeração parisiense; Uskudar (Scutari) ou Kenikoy (Calcedônia) têm uma história tão antiga quanto Istambul.

As coisas ficaram mais confusas a partir da Revolução Industrial. Ainda que uma estação de trem de subúrbio ou uma fábrica tenham passado a constituir novos pólos, organizando assim uma urbanização morfologicamente independente do núcleo antigo, achamos problemático admitir que o processo prossegue até os dias de hoje e encontramos certa dificuldade em identificar esses pólos mais recentes. Porém, eles existem de fato, mesmo quando suas potencialidades não sejam consideradas urbanas em virtude da forte idéia de cidade que herdamos de séculos passados. A isso se soma, nos países industrializados, uma prática de planejamento e um urbanismo do controle que se opõem ao desenvolvimento de tais fenômenos ou, ao menos, limitam seus efeitos.

Dois exemplos podem orientar nossa reflexão. Será que o par viaduto–hipermercado não constitui o equivalente moderno da feira, a princípio situada fora da cidade e em torno da qual se organizou uma parte da urbanização? O aeroporto não estará levando ao surgimento de novas periferias tecnológicas, do mesmo modo como outrora a estação de trem acarreava fábricas e bairros industriais? O Aeroporto de Roissy foi ignorado no plano diretor de 1965, o Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), e findou por contradizer suas hipóteses ao engendrar um desenvolvimento norte–sul inteiramente contrário às diretrizes por ele estabelecidas. Por fim, a observação do que acontece em países onde o controle urbanístico é menor permite verificar a exuberância dos fenômenos. Hábitat informal, favelas, *barriados* podem se desenvolver a partir de um cruzamento, de uma bica d'água, de uma passagem de nível, de uma ponte ou de uma fazenda antiga, segundo mecanismos que em tudo se parecem com aqueles que encontramos no estudo de cidades mais antigas.

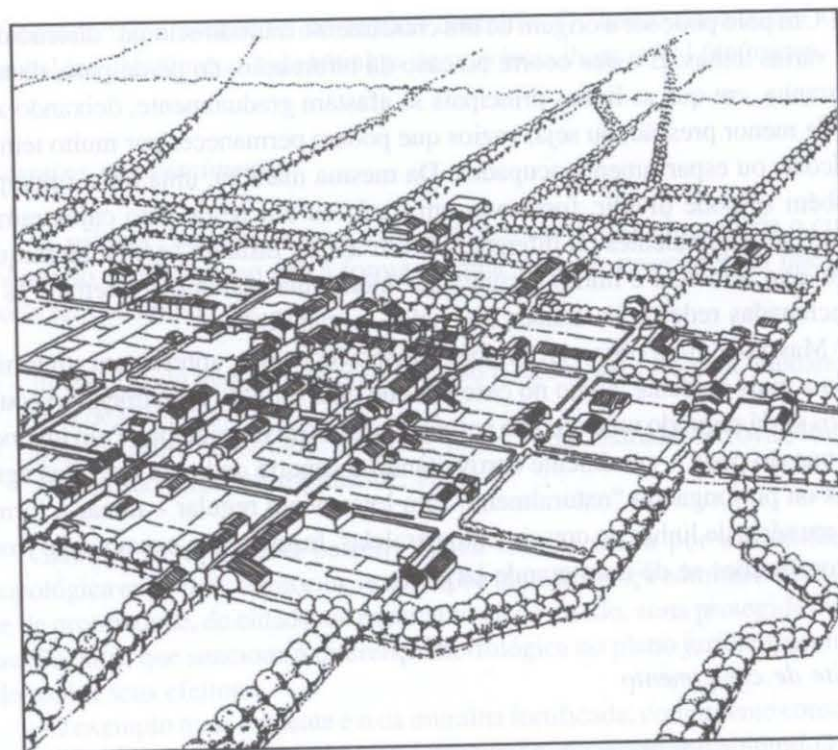



FIGURA 15 – A *bastide* e seu território: Saint-Denis
(F. DIVORNE; B. GENDRE; B. LAVERGNE; PH. PANERAI, *Les bastides*..., 1985)

O crescimento em extensão

Linhas e pólos constituem ferramentas convenientes para explicar fenômenos tanto elementares na escala da estrada, da fazenda e do vilarejo como aqueles mais complexos, na escala da aglomeração toda. Porém, se no primeiro caso eles permitem descrever com precisão um mecanismo simples de extensão que se faz unidade após unidade, lote após lote, no segundo caso eles ocultam o detalhe do processo de constituição do tecido porque indicam apenas as tendências principais. O crescimento urbano, na verdade, raramente se efetua sem espessura e seguindo uma única linha. Por mais exemplar que seja o caso considerado de subúrbio, aldeia-rua ou *strip* comercial, ele explica somente situações restritas que não levam em consideração a espessura do tecido.

A extensão do tecido dá-se mediante a combinação de numerosas linhas e numerosas direções segundo processos complexos que podem ser decompostos pelo exame de alguns esquemas elementares e ser, portanto, mais bem compreendidos.

Um pólo pode ser a origem de um crescimento multidirecional "distendido" por várias linhas. É o que ocorre no caso da bifurcação, do pé-de-pato, da teia de aranha, em que as linhas principais se afastam gradualmente, deixando zonas de menor pressão, ou seja, vazios que podem permanecer por muito tempo agrícolas ou esparsamente ocupados. Da mesma maneira, uma linha principal também se pode dividir, formando um garfo ou um pé-de-pato cujos ramos podem ser equivalentes ou diferenciados. E assim, instaura-se uma hierarquia entre eixo principal e linhas secundárias, hierarquia esta que nos remete às já mencionadas redes e às tensões que nelas se manifestam.

Mas podem-se observar, também, disposições que apresentam uma hierarquia mais evidente, como no caso em que uma série de crescimentos secundários se dá segundo uma direção perpendicular ao eixo principal. Pelo inverso, a expansão pode – geralmente aproveitando o suporte dado por traçados agrícolas ou prolongando "naturalmente" um loteamento regular – tomar a forma de uma série de linhas de crescimento paralelas, fazendo que o avanço do *front* de construções se dê com grande largura.

Limite de crescimento

O limite é um obstáculo a um crescimento linear, um ponto de parada ou um acidente que impede a extensão. De modo geral, tal obstáculo desempenha o papel de limite durante um dado período, ao termo do qual pode ser ultrapassado e mesmo se transformar em um pólo. Como no caso das linhas de crescimento, podem-se distinguir obstáculos "naturais", inscritos no sítio e na topografia, e "construídos", que, intencionalmente ou não, cerceiam a expansão da aglomeração.

A ponte, o cruzamento, a alameda, a feira, a rótula rodoviária, a porta da cidade, uma fazenda, um monumento, um cemitério, a penitenciária, a estação de trem podem constituir limites e conter, impedir ou defletir o crescimento. Uma fazenda extensa situada à saída de um vilarejo pode vir a se tornar um obstáculo para além do qual o alinhamento e a continuidade das edificações que caracterizam a rua mais antiga são substituídos por um sistema esparso de loteamentos ou de implantações comerciais descontínuas. Após ter atuado por muito tempo como impedimento à expansão, o limite, quando ultrapassado, permanece sendo o local de uma mudança no modo de crescimento, que se materializa na diferença entre o tecido urbano anterior e aquele posterior.

Por vezes, o limite é o ponto de partida de um crescimento oposto. É o que acontece em uma estação ferroviária ou rodoviária externa à aglomeração, a qual atrai o crescimento em sua direção, ao mesmo tempo em que o impede,

suscitando um crescimento no sentido contrário. O "bairro da estação" ou os arrabaldes de inúmeras cidadezinhas de província ilustram tal fenômeno.

Barreira ao crescimento

A palavra "barreira" evoca a idéia de um obstáculo; ela impede o crescimento do tecido urbano sob a forma de uma soma de crescimentos lineares e pode ser constituída por:

- um obstáculo geográfico: relevo, curso d'água, lago, floresta, mudança de tipo de solo, etc.;
- um obstáculo construído: muralha, fosso, canal, estrada, ferrovia, linha de alta tensão, grande propriedade, etc.

Muitas vezes, a essa barreira física caracterizada por uma diferença topológica entre dois territórios se sobrepõe uma diferença administrativa (limite de propriedade, de cidade, de município ou de estado, zona protegida ou *non-ædificandi*), que sanciona a diferença morfológica no plano jurídico, acentuando assim seus efeitos.

O exemplo mais evidente é o da muralha fortificada, comumente construída a uma boa distância do núcleo já existente e encerrando em seu interior terrenos baldios que constituem uma reserva para a expansão ou o adensamento. Com sua extensão, o tecido urbano alcança a muralha, a qual funciona como uma barreira e favorece a caracterização do que é interno; enquanto isso, os terrenos externos permanecem, por razões militares ou jurídicas, esparsamente edificados, à exceção de algumas áreas – os *faubourgs* – localizadas junto aos portões de saída da cidade.

Por sua vez, a barreira natural pode igualmente fornecer limites tão espetaculares e bem mais duráveis. Santiago do Chile desenvolve-se sobre uma planície aluvial que funciona como um amortecedor dos movimentos sísmicos bastante freqüentes e violentos naquela região. Como a planície termina abruptamente no sopé das montanhas, ali cessam também as edificações, mesmo onde a inclinação suave da encosta não constituiria um obstáculo à extensão do tecido urbano.

Note-se que há equivalência entre, por um lado, um pólo e o ponto de origem de uma linha de crescimento e, por outro, um limite e o ponto de transposição de uma barreira. Note-se ainda que um mesmo elemento, dependendo de sua localização na aglomeração e do estágio de desenvolvimento desta, pode tanto induzir quanto bloquear o crescimento. Como nenhuma situação é estável, a não ser por um período determinado, um elemento pode findar por desempenhar papéis sucessivos, transformando-se ao longo de um processo completo de crescimento.

A transposição de limites

A existência de limites físicos ao desenvolvimento da aglomeração deixa marcas evidentes na constituição do tecido. A observação de antigas barreiras não é tarefa somente da arqueologia: seus restos subsistem nos traçados viários e nos parcelamentos, mesmo que o limite material já tenha desaparecido. Não obstante, os limites podem perdurar por um tempo espantosamente longo. Carlo Aymonino observa, a propósito das cidades radioconcêntricas ocidentais, que enquanto quase todas as muralhas fortificadas renascentistas – de grande largura e com uma profusão de bastiões e contrafortes – desapareceram, um bom número de muralhas medievais ou ainda mais antigas subsiste no interior do tecido, incrustadas e conservadas na massa edificada. Barcelona ainda exibe fragmentos do muro romano, Paris possui restos da muralha de Felipe Augusto, Istambul mantém quase intacta a muralha de Constantinopla.

Porém, quer a muralha subsista ou não, quer o limite antigo seja ou não visível nos dias de hoje, sua transposição registra uma etapa importante na evolução da aglomeração. Para Aymonino, "este é o momento em que a cidade abarca a muralha e abandona sua forma anterior, caracterizada arquiteturalmente pela presença do muro. É o momento em que não há mais um dentro e um fora, mas um centro e uma periferia, no sentido atual".[5]

Quando a cidade transpõe um limite, o crescimento de um lado e de outro da barreira pode-se apoiar em elementos pertencentes a uma mesma família ou até mesmo no prolongamento de traçados existentes. É o caso de Santiago do Chile, onde a malha urbana original – formada por uma trama quadriculada de 120 m de lado – continuou para além da muralha, organizando o parcelamento de hortas e pomares localizados do lado de fora. Ou seja, a extensão deu-se pelo prolongamento direto do núcleo inicial, de tal modo que o *centro ponente* – o real centro popular da cidade – se liga ao centro histórico sem solução de continuidade.

Na maioria dos casos, pode se observar diferenças que permitem identificar com bastante precisão a parte antiga e as expansões ulteriores, como se percebe:

- no adensamento do tecido: do lado de dentro, tecido antigo saturado cujas possibilidades de crescimento foram totalmente exploradas; no exterior, tecido novo, ainda ralo, cujo adensamento poderá ocorrer posteriormente, caso uma nova barreira seja criada (lembremos de Amsterdã, Paris ou Milão no século XIX e dos traços ainda visíveis hoje nessas cidades);
- no traçado geométrico de vias e lotes: a continuidade da trama viária não ocorre em todos os seus detalhes e geralmente apenas as grandes artérias é que são prolongadas;

[5] C. Aymonino et al., op. cit.

- nos tipos existentes de um lado e de outro, os quais diferem entre si não só por questões de época, mas em razão também de situações e configurações específicas a cada um dos lados da barreira.

Em geral, os elementos ordenadores não são os mesmos de um lado e de outro da barreira, e sua transposição engendra uma alteração no modo de crescimento, como:

- a transformação de um crescimento em extensão no interior em um crescimento linear no exterior: por exemplo, a criação, do lado de fora das portas da cidade, de ruas urbanizadas ao longo das vias de acesso;
- a transformação de um crescimento linear em um pólo de crescimento: por exemplo, uma eclosão urbana junto ao limite que se torna um novo pólo (como a praça do lado de fora da porta da cidade que se torna o centro de um novo bairro);
- a explosão urbana para além da barreira: por exemplo, um tecido organizado rigidamente em xadrez que tem por continuidade um tecido mais aleatório, resultante de traçados rurais...

A observação de tais fenômenos induz-nos a estudar o estado do sítio do lado de fora da barreira antes da extensão da aglomeração e a analisar minuciosamente o traçado de estradas e caminhos, o parcelamento rural, a presença de canais e valas de irrigação, as edificações preexistentes (outrora, grandes propriedades, mansões, abadias; estações, indústrias, etc. em nossos dias). Com efeito, esse estado traz em germe a estruturação do tecido futuro. É o que mostra Giorgio Grassi a propósito dos jardins e dos palácios no entorno de Viena, que, uma vez incorporados à urbanização, passaram a estruturar o espaço urbano;[6] esse é o caso também do Jardim das Tulherias em Paris e do Regent's Park em Londres.

Mudança de estrutura e modificação da barreira

Já comentamos o papel de pólo que um antigo limite pode adquirir. Essa transformação localizada pode ocasionar uma mudança na estrutura global da aglomeração: passagem de uma estrutura com um único pólo para uma estrutura multipolar, o que pode ter conseqüências relevantes, como a dissolução da noção de centro, a perda de identidade dos bairros ou o antagonismo entre as partes.

[6] G. Grassi, "Das neue Frankfurt et l'architecture du nouveau Francfort", 1972 e 1973. *Texte zur Architektur* nº 3.

Porém, o fenômeno mais importante é a modificação da barreira, uma vez que ele coloca a questão das relações entre os tecidos, geralmente diferentes, situados de um lado e do outro. Podem ocorrer várias situações quando da transposição da barreira:

- A extensão da aglomeração efetua-se sem destruição, e a barreira (muros, fossos, canais ou via férrea) subsiste e introduz uma ruptura no tecido urbano. A parte mais recente organiza-se de maneira autônoma a partir de traçados preexistentes ou sob a forma de um loteamento que se liga ao centro antigo apenas através de umas poucas vias. Isso pode causar, às vezes, uma degradação do tecido nas vizinhanças da barreira: malha viária insuficiente, quarteirões de difícil acesso, becos sem saída, lotes muito grandes, como se fosse criada uma zona de depressão no reverso do obstáculo, naqueles locais que não estão diretamente conectados com seus pontos de franqueamento.
- Ocorrem modificações, porém essas se restringem a intervenções pontuais ao redor dos locais de franqueamento, como portas, pontes ou cruzamentos. A ruptura subsiste: a relação entre os dois lados dá-se somente em certos níveis (por exemplo, através de vias principais, enquanto as ruas secundárias não transpõem a barreira).
- A barreira é transformada em seu todo e passa a ser um elemento novo na estruturação da aglomeração, consagrando a diferença entre os dois lados, ainda que estabelecendo uma relação entre eles. O exemplo mais evidente desse fenômeno é a substituição da muralha pelo "bulevar de contorno", o qual funciona como uma ruptura/sutura[7] e articula o núcleo inicial com os arrabaldes da cidade em uma unidade de ordem superior. Unwin interessou-se pelo bulevar de contorno, desconhecido da cultura urbana inglesa, que, contudo, "nas cidades européias substitui as antigas fortificações e preserva a delimitação que a antiga muralha formava".[8] A cobertura de uma ferrovia ou de um canal, a requalificação de uma via expressa e outras obras do gênero desempenham o mesmo papel quando criam passagens que restabelecem antigas continuidades: em todos esses casos, trata-se de permitir a ligação de dois territórios.
- A transposição da barreira e sua transformação fazem-se acompanhar de uma organização espontânea da expansão que acentua suas características urbanas e sua associação ao centro antigo pela criação de praças, eixos monumentais e equipamentos, ou ainda pela reorganização das

[7] Empregamos aqui a fórmula de Henri Lefebvre em *A revolução urbana*, 2001 [1971], aplicando-a ao caso do "bulevar".

[8] R. Unwin, op. cit.

polaridades existentes, a fim de implantar novos bairros, mais ambiciosos que meros loteamentos. As políticas de embelezamento em uso na França desde o século XVIII eram dessa natureza, como exemplarmente aplicadas na criação do sistema de bulevares, avenidas e *promenades* de Toulouse.
- Em certos casos, tais transformações têm como efeito um retorno em direção ao núcleo antigo com a abertura de ruas ou avenidas, a criação de praças, jardins e passeios que "modernizam" o centro, tornando-o mais acessível e dando destaque a seus monumentos.
- Às vezes, a extensão da aglomeração não se dá de maneira contínua, mas a partir de pólos externos, quer se trate do desenvolvimento de núcleos preexistentes (aldeias, vilas, edifícios), quer se trate da criação de novos núcleos. Eventualmente, a barreira é preservada em um conjunto de jardins, de *parkways*, de *greens* que mantêm a imagem da natureza às portas da cidade.

Essas modificações afetam a estrutura física da cidade. Elas pressupõem que a cada etapa do desenvolvimento econômico e demográfico de uma aglomeração corresponda uma adaptação morfológica. No passado, uma adaptação dessa ordem podia ser feita gradualmente, com ou sem a intervenção de autoridades; contudo, desde a industrialização, só é realizada à custa de um controle rigoroso da urbanização. Tal controle traduz-se em intervenções anteriores à extensão: Cerdá em Barcelona e Berlage em Amsterdã estabelecem verdadeiros "planos de extensão" em terrenos até então não urbanizados. Ou em ações *a posteriori* que são, de fato, reajustes, como o concurso para a organização do *Ring* de Viena e as obras que se seguiram, ou a ação de Haussmann em Paris, reorganizando o centro, mas pouco afetando os bairros periféricos. Isso já acontecia com os projetos de embelezamento clássico-barrocos, nos quais a reorganização dos centros era feita com a criação de praças e passeios para articular a extensão com o tecido antigo.

Além do indispensável gerenciamento dos problemas fundiários, o controle sobre a forma urbana pressupõe ainda uma autoridade administrativa que possa atuar no conjunto da aglomeração. Esse fato é destacado por Jacqueline Beaujeu-Garnier ao tratar dos problemas espaciais do crescimento urbano: "Para uma cidade que cresce, a primeira dificuldade é ajustar seus limites administrativos à amplitude do seu crescimento econômico e espacial".[9] Desse ponto em diante, a análise do crescimento em termos morfológicos depende do estudo articulado dos fenômenos físicos e dos dados econômicos, políticos e históricos.

[9] J. Beaujeu-Garnier; G. Chabot, *Traité de géographie urbaine*, 1969.

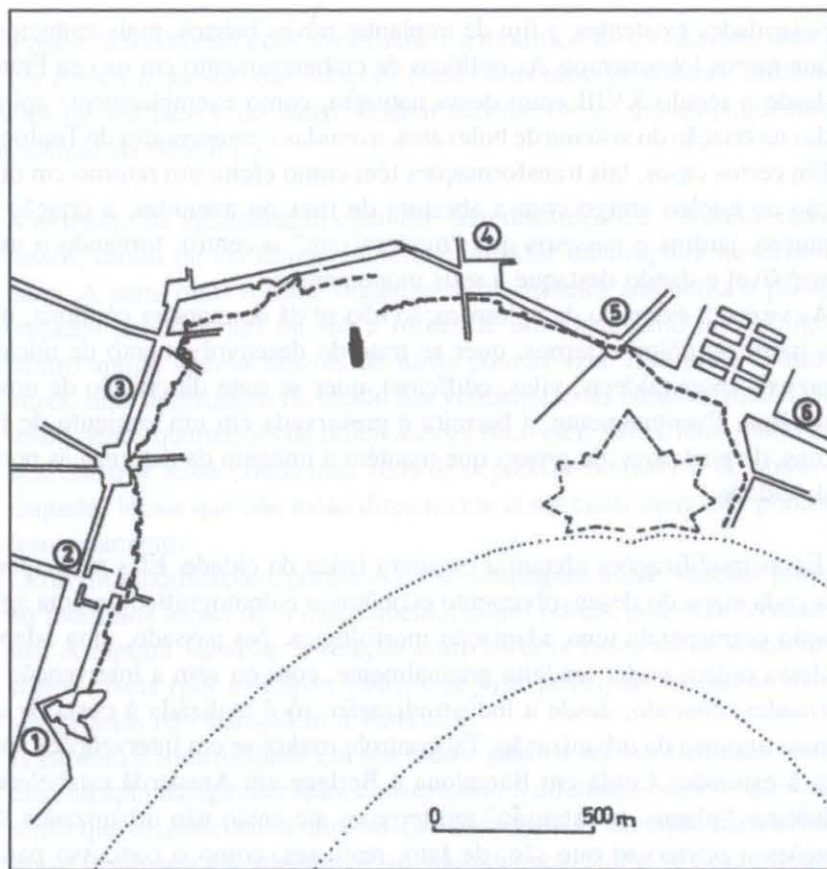
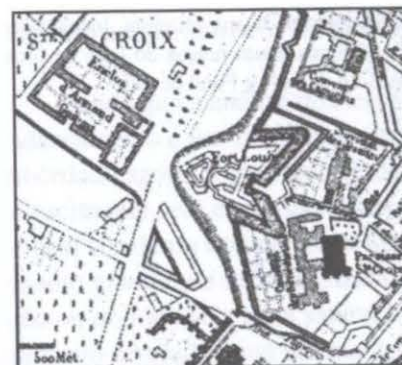



FIGURA 16 – A transposição da barreira e a transformação da estrutura urbana: Bordeaux, 1733-1773

Em um primeiro momento, os crescimentos do lado de fora da barreira constituem uma série de *faubourgs* que obedecem cada um à sua lógica própria. As "grandes obras" dos intendentes irão unificar a forma urbana, dando à cidade uma nova estrutura, adaptada ao seu estágio de desenvolvimento. No conjunto, ainda que a muralha tenha sido conservada na maior parte do traçado, a organização de um cinturão de bulevares (os *cours*) e a substituição das antigas portas por praças permitiram o estabelecimento de um novo sistema de relações. A ruptura criada pelas fortificações do Château-Trompette torna-se, graças à Praça Louis XIV (os Quinconces) e ao Jardim Público, um meio de integrar o Faubourg de Chartrons à cidade. Localmente, o exame das seis diferentes disposições fornece um inventário quase completo das operações possíveis de transposição de limites. A toponímia conserva traços da história, e assim o sistema de *cours* do século XVIII se diferencia daquele de bulevares do fim do século XIX; estes últimos marcam o novo limite urbano, para além dos antigos arrabaldes, e unem a cidade às comunidades limítrofes de Bègles, Talence, Cauderan e Le Bousquat

1. Conservação da barreira: o Forte Saint-Louis

2. Supressão do limite e organização do crescimento: a Porta dos Capuchinhos com a praça do Marche-aux-Boeufs e o traçado da estrada para Toulouse; a transformação faz-se acompanhar da abertura de duas vias de retorno em direção ao exterior

3. Supressão da barreira e reorganização do limite: entre a Porta da Aquitânia e a Porta de Bercy. O traçado do novo passeio não exige a demolição da antiga muralha, que é absorvida pelo tecido urbano. Uma nova frente irá permitir relações com o bairro de Sainte-Eulalie

4. Deslocamento da ruptura e reorganização do tecido: o Arcebispado em face da Catedral apaga a antiga muralha; para além dele, e até a Praça Dauphine, que substitui a Porta Dijaux, um loteamento organiza a extremidade do bairro de Saint-Sernin

5. Efeito de retorno: ao longo dos Quinconces, as aléias de Tourny mascaram, no lado oposto da Rua Fondaudège, uma entrada em direção ao centro antigo ladeada pelo Grand Théâtre

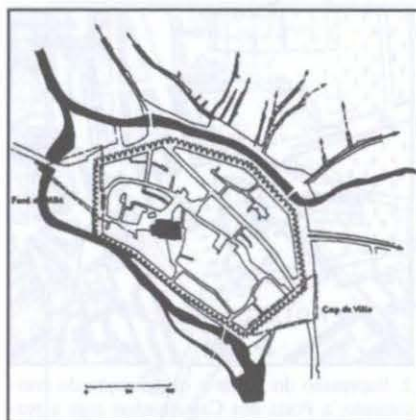
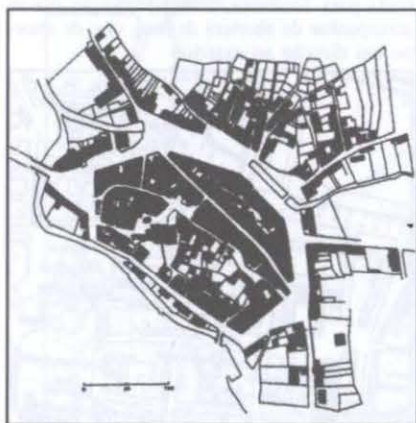
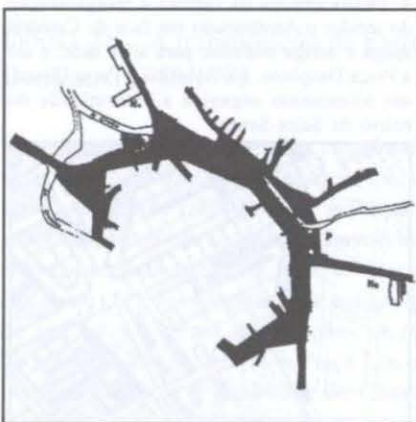
6. Reorganização dos *faubourgs*: o traçado do passeio e do jardim público leva ao desenvolvimento do bairro de Chartrons

O burgo, no interior da sua muralha, localiza-se entre dois córregos. Duas praças do lado de fora das portas: Cap de ville e Fond de ville

O desenvolvimento dos *faubourgs* ao longo dos caminhos ilustra a oposição centro/periferia, claramente marcada pela diferença dos tecidos

O bulevar criado após a Guerra de 1914 pela canalização do córrego ilustra o fenômeno de ruptura/sutura. Ele se torna o suporte de instituições (prefeitura e correio) e de atividades (cafés, comércios, mercados...)

FIGURA 17 – A transposição da barreira e a constituição do bulevar: Marcillac (Aveyron)
(J. CASTEX e PH. PANERAI, Marcillac, autopsie d'un village, *Architecture d'Aujourd'hui,* nº 175)

Observações sobre o adensamento

Ainda que a análise dos tecidos seja tratada em um capítulo posterior, seu adensamento é um fenômeno por demais vinculado ao crescimento e deve ser abordado agora. A primeira forma de adensamento pode ser definida como um crescimento sem expansão territorial, seja à escala da cidade como um todo – a qual se adensa no interior de seu perímetro, de suas barreiras, pelo preenchimento gradual de todas as suas reservas fundiárias –, seja à escala do quarteirão ou do lote, pela lenta saturação dos espaços. Trata-se, portanto, de um crescimento cerceado, uma vez que tem limites estabelecidos desde o início.

Nos níveis elementares, do lote ou do agrupamento de lotes, o adensamento vale-se das propriedades distributivas das unidades. A cada nível, a unidade pode sofrer modificação, desmembramento ou remembramento, preenchimento, ocupação em altura: em resumo, ela passa por uma transformação em seu interior. Na cidade tradicional, a estrutura da massa edificada é tal que o adensamento geralmente se efetua sem que haja alteração sensível da imagem de conjunto. A configuração do quarteirão, cujas bordas contínuas "isolam" seu miolo do espaço público, favorece as transformações internas: construção de edificações anexas nos fundos dos lotes, proliferação de fachadas internas e alpendres, ocupação de pátios e quintais, etc.

Nos tecidos urbanos mais recentes, como nos loteamentos de casas isoladas, o adensamento pode colocar em xeque essa imagem e até mesmo resultar em uma modificação do *status* do lote e, depois, da via. A ocupação da área do jardim frontal até o alinhamento é comum em comunidades suburbanas e pode provocar, quando se generaliza, mudanças como, por exemplo, a rua exclusivamente residencial que se torna comercial.

Uma outra forma de adensamento, que não procede por remembramento e preenchimento progressivo, consiste em substituir completamente as unidades. Tal substituição é feita conservando as propriedades associativas, isto é, são preservadas as mesmas relações com as unidades vizinhas. O exemplo mais simples é a substituição da edificação existente em um lote, prática freqüente que permite renovar o tecido sem aumentar sua área. Há, ainda, substituições que afetam conjuntos de lotes, todo um quarteirão e até mesmo malhas maiores.

É isso que ocorre em Londres desde o século XVIII com o sistema de *terraces*,* fenômeno que a estrutura da propriedade fundiária permite, ou melhor, favorece. Nesse caso, a propriedade do solo não é parcelada, e o loteamento

* Conjunto de casas em renque ao longo de uma rua, em geral secundária, e, por extensão, a própria rua (N. da R.T.).

do terreno é feito por um tempo limitado (arrendamento por enfiteuse por 60, 75 ou 90 anos); desse modo, a unidade de intervenção, quando da construção, é um grupo de lotes, uma rua inteira ou vários quarteirões. Ao fim do período de arrendamento, essa unidade retoma sua integridade e, assim, a substituição pode ser feita em uma vasta escala, apagando, se necessário, qualquer vestígio do parcelamento anterior.

No desenvolvimento histórico de uma cidade, as sucessivas barreiras favorecem o adensamento. A aglomeração somente transpõe seus limites, eventualmente englobando seus arredores, após a saturação do tecido. Esse fenômeno de crescimento regulado pode-se reproduzir diversas vezes (como em Paris, Amsterdã ou Milão); sua conseqüência é a constituição de um núcleo que atinge uma densidade elevada e deixa nítida a oposição centro/periferia.

A ausência de limites fortes, pelo contrário, favorece uma extensão horizontal com densidades mais baixas e sem estruturação do núcleo. Londres, que desde o século XVII já não tinha mais muralhas, expandiu-se em proporções inéditas para aquela época. E tudo indica que a expansão do Cairo sobre sua planície agrícola só se irá deter ao alcançar o deserto. Tais disposições morfológicas afetam profundamente a constituição do centro, tendo conseqüências importantes para a prática urbanística.

Capítulo 4

Os tecidos urbanos

Compreender a cidade a partir do seu crescimento, como um organismo que se desenvolveu ao longo do tempo, permite construir dela uma imagem de conjunto, mais ponderada e menos incompleta que aquela oferecida pela apreensão direta da paisagem. Essa imagem global, na qual se associam o estudo de mapas e a pesquisa de campo, é constituída aos poucos. Ela relaciona as linhas de força do território geográfico com os grandes traçados que organizam a aglomeração. Ela identifica os pontos fixos (limites, barreiras) em torno dos quais se efetuam as transformações e interpreta as diferenças. Assim fazendo, aborda em maior ou menor grau a questão do tecido urbano, reunindo elementos que permitam sua análise.

Os elementos constitutivos do tecido urbano

Metáfora que faz referência à tecelagem – o produto têxtil – ou à biologia – os tecidos vegetais, ósseos –, a expressão "tecido urbano" acarreta um duplo enfoque. Por um lado, uma visão local que "esquece" momentaneamente a estruturação do conjunto, o arcabouço, o esqueleto, para se interessar pelo seu preenchimento, pela sua substância. Por outro, uma organização que apresenta, ao mesmo tempo, uma forte solidariedade entre seus elementos e uma capacidade de se adaptar, de se modificar, de se transformar. Aplicado à cidade, o termo "tecido" evoca a continuidade e a renovação, a permanência e a variação. Ele explica a constituição das cidades antigas e responde às questões levantadas pelo estudo das urbanizações recentes. Ele pressupõe uma atenção tanto ao banal quanto ao excepcional, tanto às ruas comuns e às edificações corriqueiras quanto às regulamentações e aos monumentos.

Dentre as múltiplas definições de tecido urbano, e sem desprezar suas qualidades, escolhemos a mais simples. O tecido urbano é constituído pela superposição ou imbricação de três conjuntos:

- a rede de vias;
- os parcelamentos fundiários;
- as edificações.

Essa definição põe em evidência os elementos que permitem que as diferentes partes da cidade evoluam, ao mesmo tempo em que são mantidas a coesão de conjunto e a clareza de sua estrutura. Ela se aplica tanto aos tecidos antigos – fortemente marcados pela sedimentação histórica – como aos setores de urbanização mais recente, onde a constituição do tecido se apresenta, em geral, em um estágio inicial, sob uma forma ainda embrionária. Evidentemente, colocar a questão nesses termos implica o reconhecimento da capacidade de evolução das situações urbanas, mesmo nos casos mais desfavoráveis.

A análise do tecido urbano é feita pela identificação de cada um desses conjuntos e pelo estudo de sua lógica e de suas relações, indo além da proposição de Carlo Aymonino de observar "a relação entre a tipologia dos edifícios e a forma urbana" e estudar suas variações. As relações entre esses três conjuntos constituem, com efeito, um sistema bastante complexo, à imagem e semelhança da própria cidade. E se for útil, para se iniciar a análise, isolar provisoriamente cada um deles – começaremos pelas vias –, é somente considerando as articulações entre os três que se poderá compreender as lógicas que atuam na constituição dos tecidos e nas suas modificações.

Desse modo, estabelecer as relações entre os grandes traçados e o sistema viário principal com os edifícios públicos revela a estrutura monumental e seu vínculo com o sítio. Os espaços públicos mais importantes atraem a implantação de monumentos: em Paris, o Sena "carrega" a sede da prefeitura, o Châtelet, o Louvre e o Jardim das Tulherias, o Grand Palais e o Trocadéro, aos quais correspondem, na margem esquerda, o Campo de Marte (com a Torre Eiffel e a Escola Militar), os Invalides, a Assembléia Nacional, a Estação d'Orsay, o Instituto de França e a Casa da Moeda. Já a Île de la Cité – com a Notre Dame, a Sainte-Chapelle, o Palácio e a Santa Casa, a Praça Dauphine e a Pont-Neuf – ocupa o centro. A lógica prossegue nas realizações mais recentes: Casa do Rádio e Ópera da Bastilha, Parque Citroën e Biblioteca Nacional estendem a imagem monumental de Paris ao longo do Sena até os limites da cidade.

Inversamente, alguns monumentos geram traçados, como a Avenida da Ópera, que deve sua existência ao teatro da Ópera de Paris. Ou os Champs-Élysées, cuja origem foi o Palácio das Tulherias e cuja existência se tornou quase autônoma após a demolição do monumento que o gerou; tendo ultrapassado o perímetro urbano para organizar o bairro da Défense, esse eixo tem redundado em projetos urbanísticos bastante controversos para além do Arco da Défense.

Às vezes, a constituição de um quadro monumental dá-se a partir de uma relação direta entre o espaço público e uma legislação para as edificações que ignora o próprio parcelamento: as fachadas da Rua de Rivoli ou da Praça Vendôme foram projetadas sem levar minimamente em consideração a partilha do solo.

Em outras situações, é a permanência do parcelamento que faz com que se conserve a homogeneidade de um bairro, ao limitar os tipos de edificação que lá podem ser construídos. A permanência de um parcelamento com lotes estreitos, cujas dimensões permanecem próximas daquelas da Idade Média – aí incluídos os loteamentos especulativos do século XIX –, assegura a unidade de Bruxelas, apesar da mistura de estilos arquitetônicos que nela se encontra. A existência de um parcelamento com lotes de grande profundidade pode resultar em disposições singulares, como a *casa chorizo* de Buenos Aires, as *traboules* de Lyon (passagens entre duas ruas feitas por entre as casas), as *courées* de Lille (vielas ou pequenos pátios alongados que servem de acesso a habitações populares) ou, em outra escala, os *railroad flats* de Nova York.

Vias e espaços públicos

Até bem pouco tempo, o traçado das vias correspondia ao mapa da cidade ou do bairro. O conjunto do sistema viário constituía o espaço público, enquanto, opondo-se totalmente a ele, os terrenos disponíveis para edificação eram quase sempre privados. A distinção entre espaço público e terrenos privados pertence ao campo do direito. Ela toma, segundo as culturas e as épocas, formas jurídicas diferentes que não estão isentas de ter conseqüências nas disposições concretas. O conhecimento, mesmo que sumário, do contexto jurídico evitará extrapolações prematuras ou enfoques superficiais. No caso do direito francês – herdeiro, como tantos outros, do direito romano –, a via pública pertence à coletividade, ela é – salvo exceção – acessível a todos e a qualquer momento. Ela não se confunde com os prédios públicos (instituições ou equipamentos), nem com as edificações abertas ao público ou que o acolhem (os comércios, por exemplo), os quais "são, ainda que locais públicos, propriedades privadas, e simplesmente abertos em certas condições ao acesso geral".[1]

O espaço público compreende a totalidade das vias: ruas e vielas, bulevares e avenidas, largos e praças, passeios e esplanadas, cais e pontes, mas também rios e canais, margens e praias. Esse conjunto organiza-se em rede a fim de

[1] M. Roncayolo, Pour des espaces de pratiques multiples. *Paris-Projet*, Paris, nº 30-31, 1993. Ver também as demais contribuições desse número consagrado aos espaços públicos.

FIGURA 18 – O tecido urbano: o Cairo, centro antigo (CEAA, Ville orientale, LADRHAUS)

permitir a distribuição e a circulação. A rede é contínua e hierarquizada; isso quer dizer que uma rua principal organiza uma porção do território urbano maior que uma rua local ou uma viela. Os jardins públicos constituem um caso particular e ambíguo. Alguns são fruto do tratamento paisagístico de uma parte do espaço público (as aléias laterais arborizadas de uma avenida ou o canteiro no centro de uma praça), outros são, de fato, jardins privados (às vezes vinculados a alguma instituição) abertos ao público, outros, ainda, verdadeiros fragmentos do campo inseridos na cidade.

A análise do espaço público pode ser feita de vários pontos de vista:

- como um espaço específico, suscetível de ser apreciado em si mesmo e analisado com as categorias específicas da arquitetura, como se faria com o interior de um edifício;
- como um sistema local que organiza o tecido, que examinaremos a seguir;
- como um sistema global que constitui o arcabouço da forma urbana, discutido no Capítulo 6.

Mesmo que abordemos o espaço público como um sistema local, não podemos deixar de considerar a hierarquia das vias e o papel que elas têm na estruturação da forma urbana, nem esquecer de nos interrogar sobre a adequação ou o desencontro entre a configuração de tal espaço e o restante da cidade.

Salvo nos casos em que os levantamentos são efetuados pessoalmente, o estudo do espaço público pressupõe um mapa ou uma fotografia aérea que ofereça uma visão de conjunto. A escala escolhida – 1:5.000, 1:10.000, 1:25.000 ou mesmo maior, se a aglomeração for grande – deve ser relacionada com escalas cartográficas para que se compreenda a inserção do lugar no território e as ligações regionais evocadas em nível mais alto. A análise pode então começar pela identificação das grandes vias que interligam um bairro aos bairros vizinhos; das estradas antigas, estreitas e ligeiramente sinuosas, moldadas e polidas por séculos de uso ou dos traçados mais intencionais dos setores monumentais e dos loteamentos recentes, etc. Esse primeiro reconhecimento pode se apoiar em uma análise da paisagem, uma vez que ele também remete às questões abordadas com relação ao crescimento. A rua larga pode ser uma estrada antiga: via romana ou rota de caravanas. A avenida pode ter sido um passeio para além da muralha, a aléia de um parque ou o acesso a uma propriedade aristocrática; já o bulevar, em geral, está associado à muralha. Isso nos leva a compreender uma das primeiras propriedades do espaço público: a permanência do traçado. O espaço público pertence à longa duração e não deve, em nenhuma situação, ser avaliado segundo o único critério da circulação automotiva.

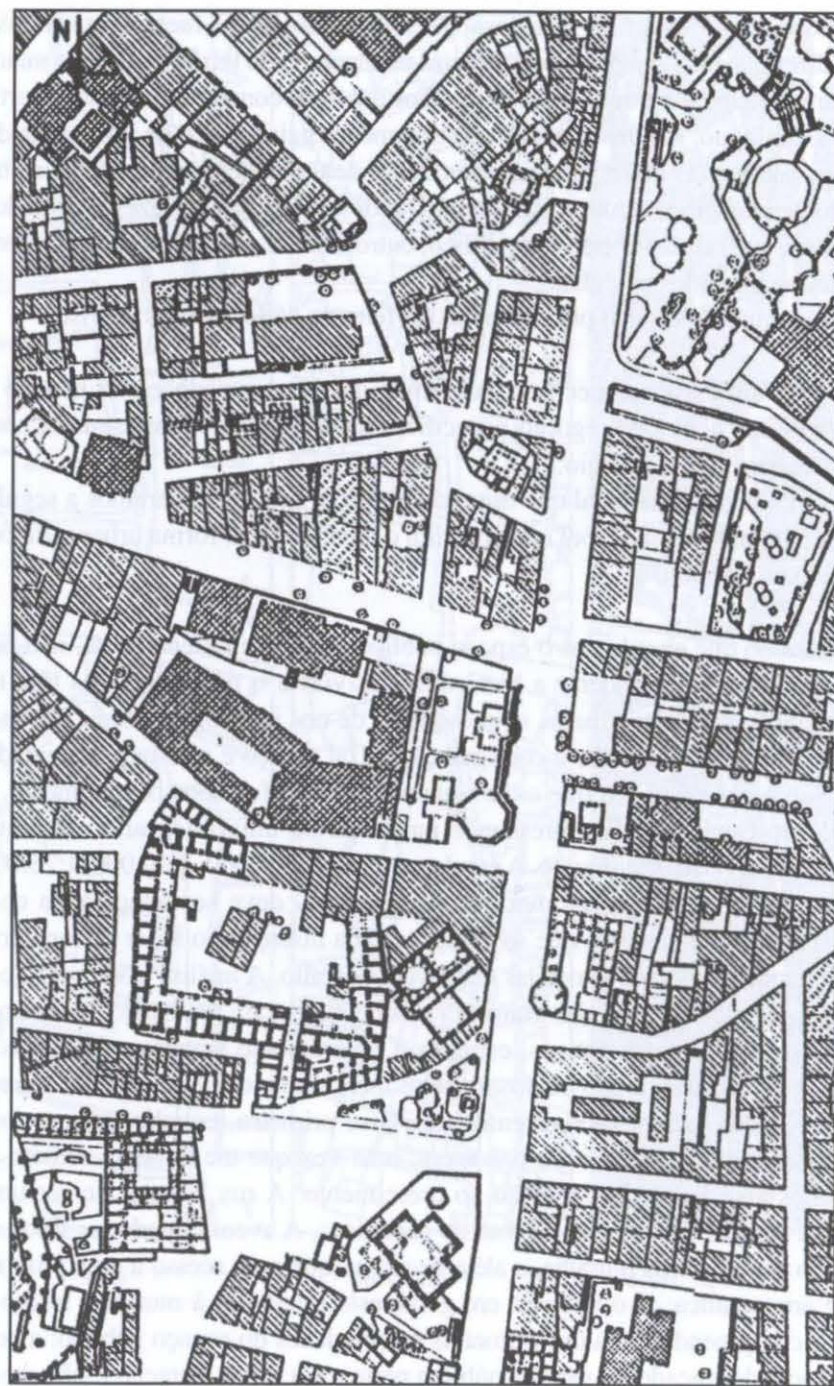



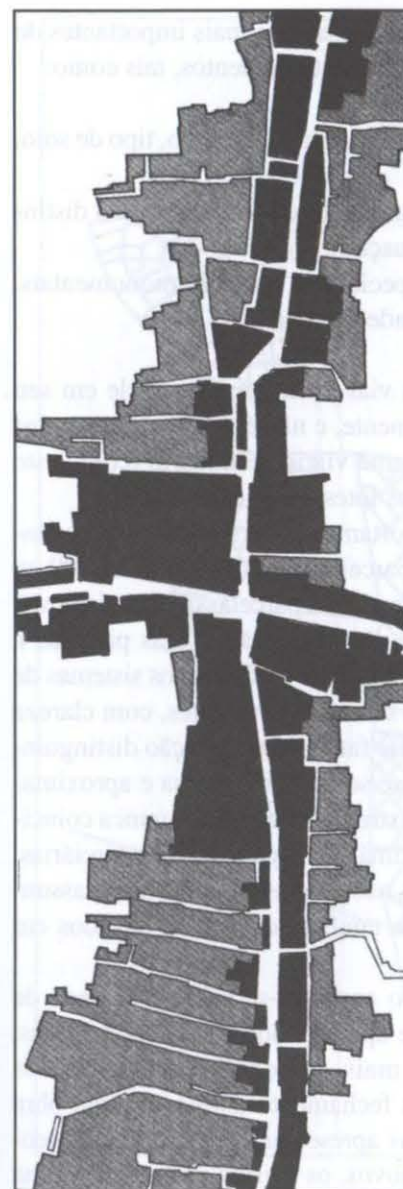
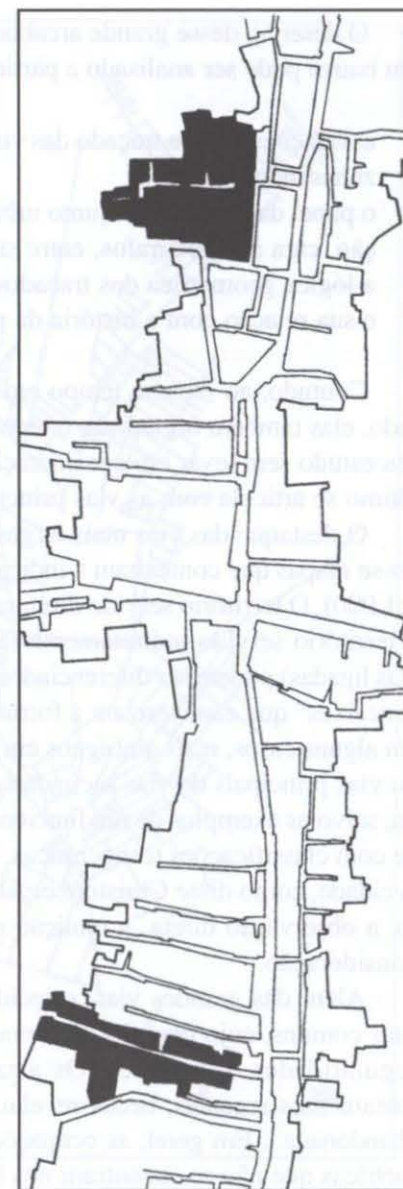
FIGURA 19 – O tecido: vias e edifícios públicos: Istambul (CEAA, Ville orientale, LADRHAUS)

Território servido diretamente pela rua principal.

Território servido por uma rua secundária.

FIGURA 20 – As diferentes escalas do tecido: o Cairo, centro antigo (Desenhos de Ph. Panerai e H. Fernandez)

O desenho desse grande arcabouço que reúne as vias mais importantes de um bairro pode ser analisado a partir de vários questionamentos, tais como:

- as relações entre o traçado das vias e o sítio geográfico: relevo, tipo de solo, zonas inundáveis;
- o papel das vias no conjunto urbano e regional (encontramos aqui a distinção, cara aos geógrafos, entre sítio e situação);
- a lógica geométrica dos traçados, em especial nos sistemas monumentais, e sua relação com a história da propriedade fundiária.

Contudo, ao mesmo tempo em que tais vias estruturam a cidade em seu todo, elas também organizam o tecido localmente, e não é possível prosseguir seu estudo sem levar em consideração o sistema viário secundário (como este último se articula com as vias principais) e os lotes a que ele dá acesso.

O destaque das vias mais largas ou importantes pode ser feito empregando-se mapas que contenham a indicação do parcelamento (1:5.000, 1:2.000 ou 1:1.000). O território servido diretamente pela via (as parcelas que a ladeiam) e o território servido indiretamente (a rede de vias secundárias e as parcelas a elas ligadas) podem ser diferenciados com cores, de tal modo que os sistemas de "encaixes" que caracterizam a forma urbana se tornam evidentes, com clareza em alguns casos, mais ambíguos em outros. De fato, a classificação distinguindo vias principais de vias secundárias é, quase sempre, imprecisa e aproximada; salvo os exemplos de um funcionalismo extremado, ela quase nunca coincide com classificações tecnocráticas, como primárias, secundárias ou terciárias. A cidade, como disse Christopher Alexander, não é uma árvore. E nesse assunto, a observação direta, a intuição e o acaso também devem ser levados em consideração.

Além das grandes vias, o tecido urbano organiza-se sobre uma rede de ruas comuns, cujo desenho é relevante, nele aparecendo figuras geométricas, regularidades, repetições. Os arrabaldes mais velhos distinguem-se dos loteamentos recentes, becos revelam algum fechamento antigo ou uma obra abandonada... Em geral, as ocupações antigas apresentam irregularidades geométricas que não se encontram nos bairros novos, os bairros centrais têm uma trama mais fechada que os bairros periféricos.

As questões são as mesmas que aquelas sugeridas pelo estudo das grandes vias: sítio e situação, lógica dos traçados. As marcas da história são lidas pela comparação com estágios anteriores em mapas e plantas antigas; ou, na falta de documentos gráficos, pela sua reconstituição feita a partir de fontes históricas (narrações, descrições, arquivos notariais), tendo o estágio atual como referência. Não basta valer-se apenas do desenho, é preciso também levar em consideração as medidas. A largura das vias, as distâncias entre cruzamentos,

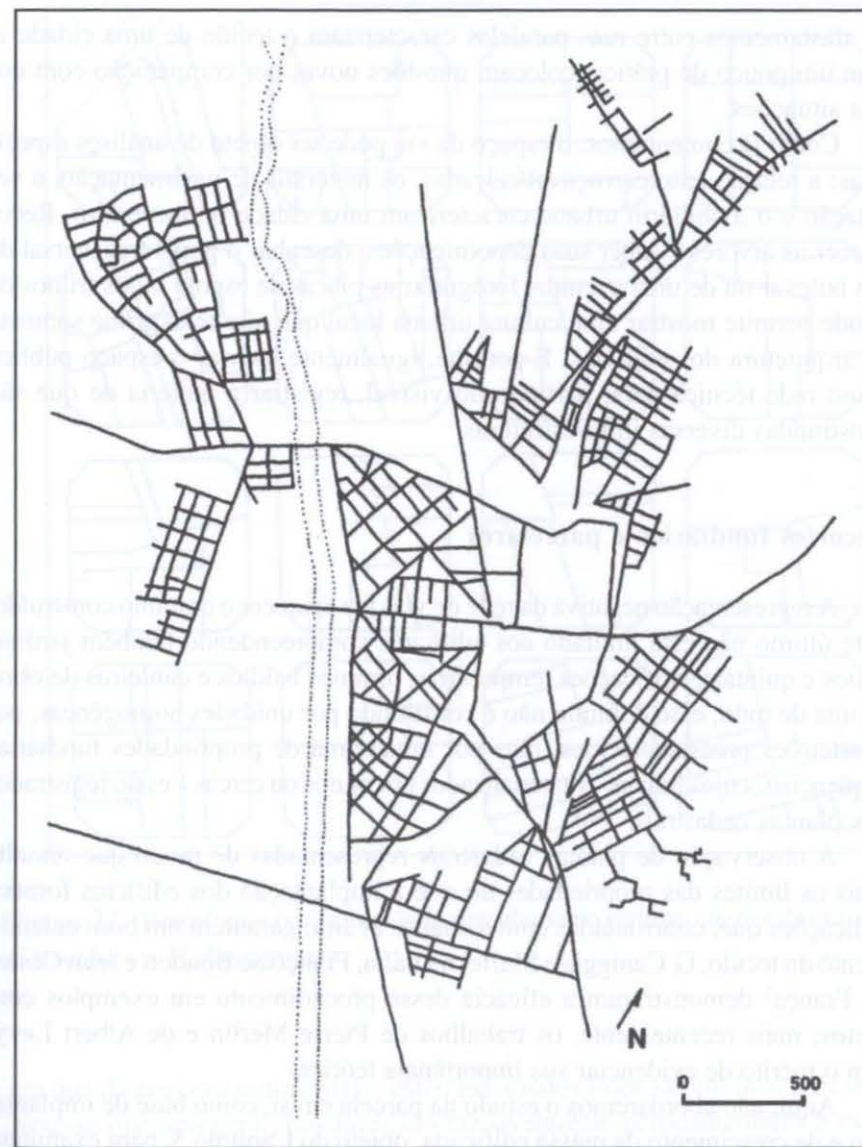



FIGURA 21 – Mapa das vias em traço constante: León (Espanha)
(H. FERNANDEZ, *León, morphologie d'une ville*, 1990)

os afastamentos entre ruas paralelas caracterizam o tecido de uma cidade e, com um pouco de prática, colocam questões novas por comparação com outras situações.

Como já comentamos, o espaço da via pode ser objeto de análises específicas: a relação leito carroçável/calçadas, os materiais de pavimentação, a vegetação e o mobiliário urbano caracterizam uma cidade ou um bairro. Reconhecer as árvores e saber suas denominações, desenhar o perfil transversal de um bulevar ou de uma avenida, fotografar as placas de esgoto ou os trilhos de bonde permite mostrar uma cultura urbana local que não se exprime somente na arquitetura dos edifícios. E permite, igualmente, pensar o espaço público como rede técnica para, partindo do visível, registrar a matéria de que são constituídas diversas infra-estruturas.

Recortes fundiários e parcelares

A representação negativa da rede de vias faz aparecer o domínio construído. Este último não está limitado aos edifícios, compreendendo também jardins, pátios e quintais, edificações temporárias, terrenos baldios e canteiros de obra. Acima de tudo, esse domínio não é constituído por unidades homogêneas, por quarteirões preestabelecidos, mas por uma soma de propriedades fundiárias seqüenciais, cujos limites – materializados por muros ou cercas – estão registrados nas plantas cadastrais.

A observação de plantas cadastrais representadas de modo que ressalte mais os limites das propriedades do que a implantação dos edifícios fornece indicações que, confrontadas com a análise *in situ*, garantem um bom entendimento do tecido. G. Caniggia e Maffei na Itália, Françoise Boudon e Jean Castex na França[2] demonstraram a eficácia desse procedimento em exemplos concretos; mais recentemente, os trabalhos de Pierre Merlin e de Albert Levy[3] têm o mérito de evidenciar sua importância teórica.

Aqui, não abordaremos o estudo da parcela em si, como base de implantação e de crescimento da massa edificada, objeto do Capítulo 5, para examinarmos conjuntos de parcelas e os fenômenos urbanos que sua análise revela. A relação rua/parcelas é o fundamento para a existência do tecido urbano. À rua – que conduz de um ponto a outro, de um bairro a outro ao mesmo tempo

[2] G. Caniggia; G. L. Maffei, *Composizione architettonica e tipologia edilizia*, 1979; ver também: F. Boudon; A. Chastel et al., *Système de l'architecture urbaine, le quartier des Halles à Paris*, 1977; J. Castex; P. Celeste; Ph. Panerai, *Lecture d'une ville: Versailles*, 1980.

[3] P. Merlin, *Morphologie urbaine e parcellaire*, 1988, e A. Levy, *La qualité de la forme urbaine, problématique et enjeux*, 1992.

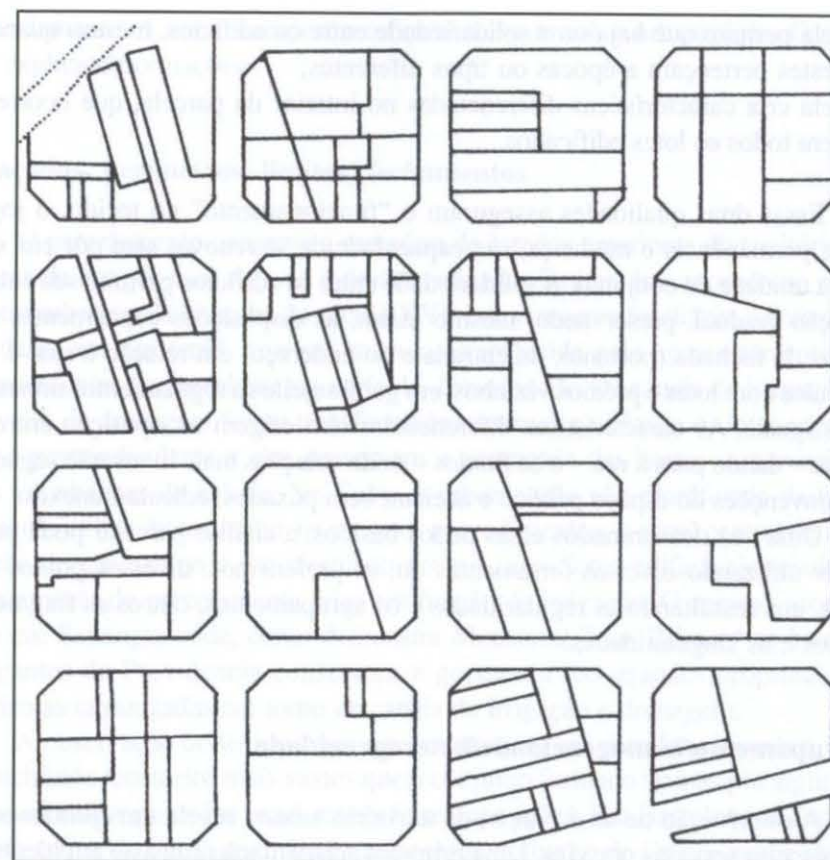



Figura 22 – Barcelona e os resquícios do parcelamento rural no interior da *ensanche* (Desenho de H. Fernandez)

em que dá acesso a outras ruas – estão associados lotes, de um lado e de outro. Note-se que, em geral, tais lotes são razoavelmente perpendiculares à rua, as exceções a essa regra revelando alguma situação particular: restos de edificações ou de distribuições antigas, abertura de ruas com manutenção do parcelamento anterior, etc.

Essa relação também estrutura a massa edificada. A parcela não é um terreno a ser ocupado de qualquer maneira, mas uma unidade de solo urbano organizada a partir da rua. As edificações podem estar no alinhamento do lote ou recuadas, podem ser geminadas ou isoladas, altas ou baixas, mas têm sempre a rua como referência. Tal submissão do construído ao espaço público tem duas conseqüências:

- ela permite que haja uma solidariedade entre os edifícios, mesmo quando estes pertençam a épocas ou tipos diferentes;
- ela cria características diferenciadas no interior da parcela, que ocorrem em todos os lotes edificados.

Essas duas qualidades asseguram o "funcionamento" do tecido, o jogo entre permanência e mudança, sua capacidade de se renovar sem pôr em xeque a unidade de conjunto. A solidariedade entre os edifícios permite sua substituição gradual, preservando, mesmo assim, as disposições concernentes ao *status* da fachada (portanto, da entrada e do endereço) em relação à rua e os vínculos com lotes e prédios vizinhos, em geral sujeitos a regulamentos urbanísticos iguais. As características diferenciadas têm origem na oposição entre a frente – dando para a rua – e os fundos – onde soluções mais livres não seguem as convenções do espaço público e aceitam bem puxados, edículas, anexos.

Uma vez determinados esses dados básicos, a análise parcelar pode proceder utilizando diversas ferramentas ou, se preferirmos, diversos pontos de vista, uns ressaltando as regularidades e os agrupamentos, outros as fragmentações e as singularidades.

Agrupamento/homogeneidade/heterogeneidade

A observação de uma porção de território urbano revela um ajuntamento de parcelas servidas por vias. Uma primeira aproximação consiste em identificar, em uma planta de cadastro, "famílias" de lotes, geralmente agrupados e com dimensões próximas: as dimensões não são medidas abstratas, mas aberturas, como a largura que dá para a via, e profundidades, que condicionam o construído. A partir dessa identificação inicial, que poderá ficar mais legível mediante o emprego de lápis de cor, várias questões se colocam:

- Existe apenas uma ou numerosas famílias de parcelas?
- Os agrupamentos de parcelas semelhantes estão distribuídos pelo tecido ou estão ligados a determinadas vias, e quais?
- As diferenças de dimensões entre as famílias são pequenas (de uma a duas vezes) ou grandes (de uma a cinco vezes, até mesmo de uma a dez ou ainda mais)?

As respostas a tais questões permitem estabelecer uma fisionomia do setor estudado mais rica do que um mero mapa viário. Vias antigas distinguem-se de loteamentos recentes, vestígios de velhos arredores alternam-se com retificações ou alargamentos de ruas que ocasionaram uma redistribuição do

parcelamento. A trama campestre ou rural subsiste sob a urbanização. O relevo explica deformações.

Traçados, perímetros, limites, fechamentos

O parcelamento conserva a memória de estados anteriores do território, a marca de antigos usos do solo e de determinados limites. Incorporado ao perímetro urbano pela muralha do século XVII como reserva fundiária, o bairro do Jordaan, em Amsterdã, teve seu traçado estabelecido pelo aproveitamento da trama regular do parcelamento agrícola. Desse modo, os canais de irrigação e as valas de drenagem foram transformados em ruas e vielas, e os lotes regulares e perpendiculares a eles preservam a geometria das hortas que existiam nas vizinhanças da cidade. No Cairo, a urbanização não planificada da terra agrícola utiliza, hoje em dia, os mesmos procedimentos: o canal central de irrigação de um campo é transformado em rua, e os lotes edificáveis resultam diretamente do parcelamento feito em função da irrigação. O mesmo aconteceu em Santiago, onde, como demonstra Monserrat Trias-Palmer,[4] os bairros elegantes de Providencia conservam a geometria das grandes propriedades agrícolas organizadas em torno de canais de irrigação e drenagem.

A observação do tecido (vias e parcelamento) em grandes extensões, isto é, incluindo territórios mais vastos que o conjunto formado apenas por algumas ruas, na maior parte das vezes revela fortes oposições. Em Barcelona, o encontro da trama de Cerdá com aquela mais tênue do burgo de Gracia indica claramente o antigo limite comunal. No Rio de Janeiro, a partir do ponto em que o aclive se torna excessivamente acentuado para as técnicas urbanísticas ofi-ciais, as encostas são relegadas às favelas. Na Holanda, a mudança de direção de um parcelamento quase sempre indica o limite de um *polder* (área obtida por meio de barragens sucessivas), registrando assim as etapas de construção de um território do qual cada porção é resultado de um trabalhoso avanço sobre o mar.

A análise do parcelamento permite determinar, por vezes com grande precisão, tais limites. Invisíveis da rua, eles ficam preservados nos fundos de lotes, incrustados na massa edificada. Em alguns casos, temos a surpresa de descobrir por detrás de um puxado não apenas indícios, mas os restos do próprio muro de algum fechamento há séculos demolido. Em Istambul, boa parte da muralha de Gálata, dada por desaparecida pelos arqueólogos, existia até alguns anos atrás nos quintais e nas oficinas que costeavam o Rio Haliç (Chifre Dourado).

[4] Monserrat Trias-Palmer, *La ciudad-jardin como modelo de crecimiento urbano, Santiago 1935-1960*, 1986.

Esquinas e fundos de lote

Há duas situações que devem sempre merecer particular atenção, pois seguem lógicas próprias até em parcelamentos heterogêneos: o lote de esquina e o limite dos fundos do lote.

A parcela no cruzamento de duas ruas é um velho problema. Mesmo quando suas dimensões são semelhantes àquelas de seus vizinhos, o lote de esquina possui propriedades diferentes: ele tem duas fachadas sobre a rua, singularidade que engendra toda uma série de soluções, como:

- a manutenção de um lote grande que comporte um edifício também grande;
- a divisão do lote de esquina pelo lado da rua secundária;
- o corte em cunha do lote até sua profundidade média;
- a adoção de um parcelamento enviesado ou radial para assegurar a esquina.

A observação sistemática de tais disposições quase sempre oferece indicações preciosas sobre o *status* das vias e a época de sua urbanização. Ela também explica as soluções arquitetônicas específicas encontradas em certos prédios de esquina.

O limite dos fundos do lote também é uma linha muito particular, porque separa as parcelas servidas por uma rua daquelas servidas pela rua seguinte. Mais que simples delimitação de uma propriedade fundiária, essa linha é, de fato, a divisa entre dois territórios. Reta e contínua nos loteamentos, ela é irregular nos tecidos antigos, seja porque no decorrer dos séculos os traçados perderam seu rigor original, seja porque o jogo de modificações e ajustes da propriedade fundiária tirou sua continuidade. Mesmo assim, ela às vezes se mantém e nos surpreende por sua nitidez, atravessando vários quarteirões e seguindo uma direção diferente do resto do parcelamento. Nesses casos, trata-se com certeza de alguma divisa anterior, como o leito de um antigo canal ou a fímbria de uma propriedade agrícola, que subsiste no tecido. Em Paris, o cercamento do Templo é visível por trás da Place de la Republique. Em Barcelona, apesar da regularidade do plano de Cerdá, os antigos limites de campos e pomares persistem no tecido da Ensanche. Em Santiago do Chile, os estreitos canais de irrigação que dividiam a *manzana* (quarteirão) original em duas partes ainda orientam o tecido do centro antigo.

O tecido urbano como arquitetura

As leituras *a posteriori* que fazemos de cidades antigas e, mais particularmente, de centros antigos – ou seja, os "centros históricos" – são, no mais das

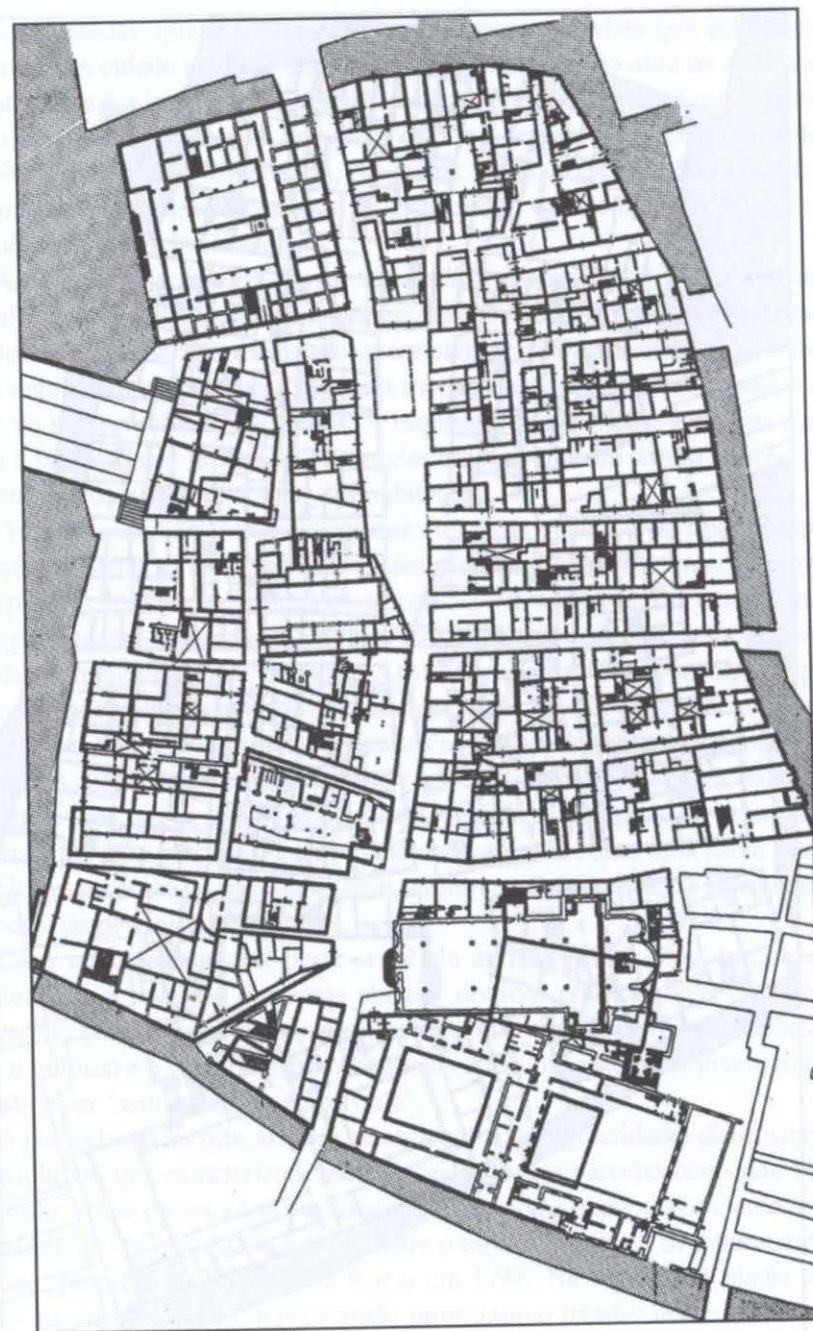



FIGURA 23a – Tecido urbano do bairro de San Bartolomeo em Veneza, no início do século XVI
(S. MURATORI, *Studi per una operante storia di Venezia*, 1959)

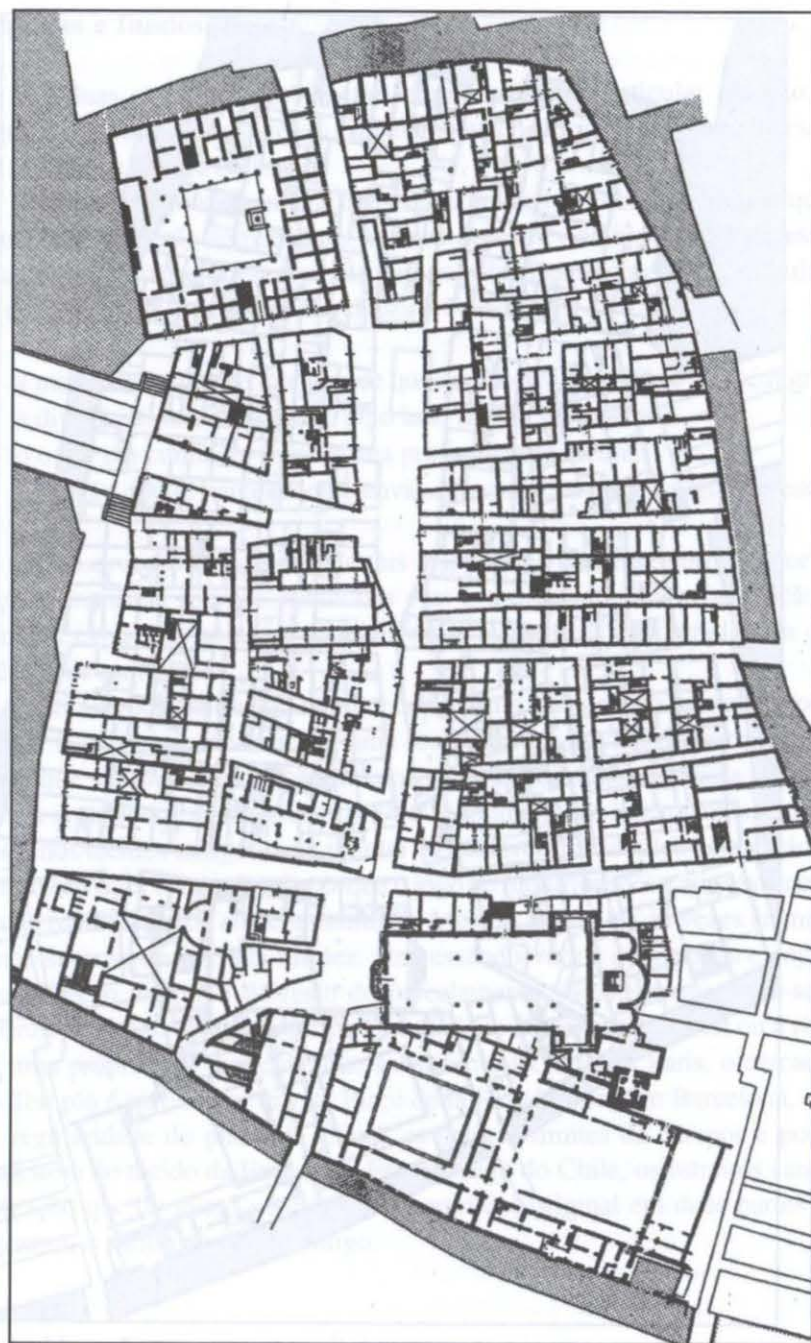



FIGURA 23b – Tecido urbano do bairro de San Bartolomeo em 1950 (S. MURATORI, *Studi per una operante storia di Venezia*, 1959)

vezes, orientadas, quase adulteradas, por um ponto de vista que privilegia o construído. A cidade inteira é vista como arquitetura, como obra de arte, como artefato. Essa é a imagem que nos dão aqueles mapas cadastrais que trazem a planta baixa das edificações, em que a cidade é representada como um edifício. Nas versões mais sofisticadas, em escala 1:500, podem-se distinguir a espessura das paredes, os acessos e os corredores, o desenho dos pisos e até mesmo a projeção de abóbadas.

Área protegida, *centro storico* ou *medina* são assim retratados em uma estranha imobilidade, em uma monumentalização do espaço que tende a borrar as diferenças. E, de fato, esses são quase sempre setores tombados, submetidos a regulamentações específicas para monumentos históricos, as quais – em nome da preservação do patrimônio – esquecem as distinções jurídicas e atenuam a variação dos limites entre propriedades, ao mesmo tempo em que restringem ou constrangem a ação dos habitantes.

Porém, ainda que tenhamos algumas reservas quanto a tal tipo de representação e quanto ao uso que dela freqüentemente se faz em termos de projeto (assepsia de pátios e quintais, supressão ou controle de acréscimos, homogeneização de bairros "históricos"), a planta de cadastro também possui qualidades merecedoras de destaque. Antes de mais nada, ela permite compreender de um só olhar o interior e o exterior e, a partir daí, comparar as dimensões e os modos de composição utilizados nos espaços públicos e no domínio privado. A largura de um quintal pode ser avaliada em relação à da rua; o interior de uma igreja, de um palácio ou de uma mesquita pode ser comparado ao espaço de uma praça, e o espaço da cidade aparece como uma sábia modulação, uma sucessão de passagens mais largas e mais estreitas, de soleiras e de cômodos, de peristilos e de jardins.

Uma atenção especial pode ser dada às transições, cujo tratamento arquitetônico é revelado por essas plantas: pórticos e átrios, *halls* e galerias, escadarias, pátios e corredores, todos elementos que asseguram a mediação entre o público e o privado e em relação aos quais os sociólogos inventaram o simpático par "semipúblico/semiprivado".

A planta baixa facilita, ainda, a identificação das regularidades dimensionais e distributivas que caracterizam as unidades, isto é, as parcelas ocupadas. Nesse sentido, ela se presta a leituras seletivas e convida à manipulação: entre elas, o destaque que permite dar à relação entre o espaço público e os monumentos, tal como proposto por Nolli para Roma em 1748. Na verdade, a planta *a la* Nolli – na qual a cidade é representada mostrando o interior dos edifícios importantes, como igrejas, mercados e palácios, em continuidade com o espaço público – revela as estruturas monumentais de uma cidade. Os monumentos ficam claramente inscritos no tecido, o que permite captar sua escala; as irregularidades aparecem como resultado de restrições do tecido e não como

simples jogo formal. E os edifícios perdem a abstração que a apresentação de plantas isoladas nas páginas dos manuais inconscientemente veicula.

A terceira dimensão

A planta é essencial no que diz respeito à representação da forma da cidade, mas o fascínio que ela exerce pode atenuar, ou mesmo impedir, a percepção da dimensão vertical. No entanto, esta última está manifesta no próprio sítio físico e nas edificações. O entendimento do sítio e, em especial, do relevo é assunto delicado. Quando a cidade é relativamente extensa e seu modelado não é muito pronunciado, ela "esconde" o relevo sobrepondo a forma construída ao terreno original. Entretanto, este último nunca é completamente obliterado, e basta uma borrasca mais forte, uma enchente, uma tempestade de areia ou uma nevasca para que ele seja revelado.

A análise urbana deve proporcionar os meios para apreender e representar o relevo. A planta topográfica usual, com curvas de nível, fornece uma boa base, porém nem sempre está disponível ou é confiável. E mesmo quando ela existe, é necessário interpretá-la, ou seja, é preciso selecionar dentre as numerosas informações que fornece aquelas que são significativas, a fim de relacioná-las com os traçados viários e parcelares.

Três dados parecem úteis: os cumes e os divisores de águas; os talvegues; e as curvas de níveis significativas, ou seja, aquelas indicadoras de mudanças de inclinação, rupturas de natureza geológica, limites de zonas inundáveis, base de encostas, etc. A leitura dessas linhas e pontos singulares permite melhor compreender a relação da cidade com seu sítio. Em Santiago, como visto no capítulo anterior, a mancha urbana é interrompida bruscamente ao alcançar as montanhas, de tal modo que elas emergem qual ilhas desertas na horizontalidade da massa construída. Em Istambul, os grandes complexos religiosos e as mesquitas imperiais ocupam os cumes dos morros e dialogam entre si, pairando acima do tecido trivial. Nas extensões das cidades holandesas, as mudanças de direção do parcelamento ao encontrar um canal, uma avenida ou uma ligeira elevação de terra revelam antigos *polders*.

Essa rua desce em direção ao porto, aquela outra atravessa um estreito. Devemos imaginar os deslocamentos anteriores à mecanização, as parelhas e os fardos pesados, e considerar que inclinação pode ser vencida por uma diligência, uma carroça, um burro de carga ou um camelo. Hoje em dia, podemos utilizar a bicicleta, a qual revela a menor variação em uma superfície plana, a menor mudança de inclinação. E observar a água que corre nas sarjetas e, em plena cidade, refaz cenas de montanha.

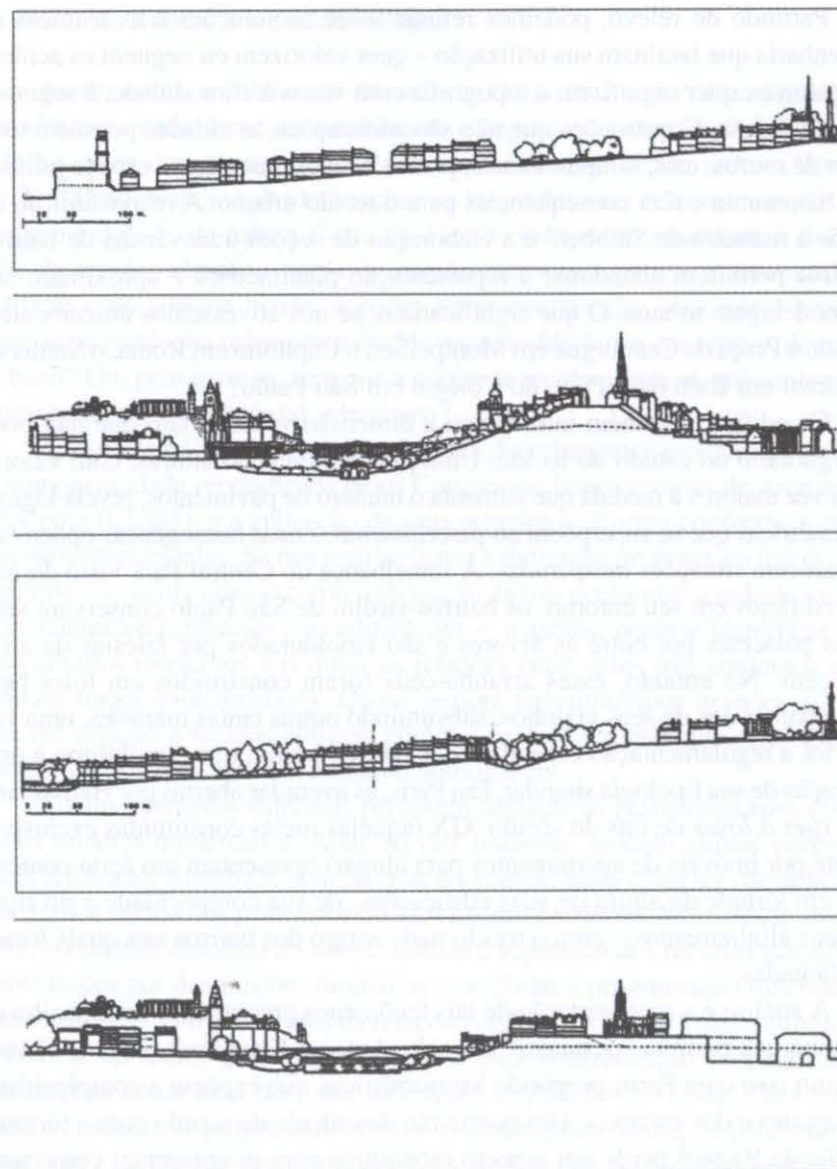



FIGURA 24 – O perfil e a cidade
Cortes transversais de Edimburgo
(F. DECOSTER, *Modèles urbains*, 1993)

Partindo do relevo, podemos refletir sobre as soluções e as técnicas da engenharia que facilitam sua utilização – quer valorizem ou neguem os acidentes naturais, quer organizem a topografia com vistas à comodidade, à segurança ou à defesa. Construções que não são edificações, as cidades possuem toda sorte de muros, cais, rampas, canais, pontes e túneis que dão ao espaço público sua fisionomia e têm conseqüências para o tecido urbano. A reconstituição de perfis à maneira de Stübben[5] e a elaboração de seções transversais de bairros inteiros permitem abandonar a representação planimétrica e aproximam-nos da modelagem urbana. O que significariam, se nos ativéssemos unicamente à planta, a Praça da Canourgue em Montpellier, o Capitólio em Roma, o Somerset Crescent em Bath ou o Pátio do Colégio em São Paulo?

Os edifícios também introduzem a dimensão vertical, fato que não pode ser ignorado no estudo do tecido. Uma planta indicando alturas, com valores cada vez maiores à medida que aumenta o número de pavimentos, revela lógicas volumétricas que se superpõem ao parcelamento. Zonas homogêneas opõem-se, e aparecem situações inesperadas. À semelhança do Central Park visto do alto dos edifícios em seu entorno, os bairros-jardim de São Paulo conservam seus belos palacetes por entre as árvores e são emoldurados por falésias de arranha-céus. No entanto, esses arranha-céus foram construídos em lotes bem semelhantes aos de seus vizinhos, substituindo outras tantas mansões, uma vez que foi a regulamentação específica dos bairros-jardim que possibilitou a preservação de sua tipologia singular. Em Paris, as avenidas abertas por Haussmann e as *rues à loyer* de fins do século XIX (aquelas ruelas constituídas exclusivamente por imóveis de apartamentos para alugar) apresentam um forte contraste – em virtude da altura de suas edificações, de sua compacidade e do rigor de seus alinhamentos – com o tecido mais antigo dos bairros nos quais foram implantadas.

A análise e a representação de tais fenômenos pressupõem um trabalho de desenho que permita "desnudar" o tecido. Antoine Grumbach e Bruno Fortier fizeram isso com Paris, propondo axonométricas que expõem a complexidade dos ajustes e dos encaixes. Um quarteirão desenhado de acordo com a fórmula de Nicola Ragno[6] perde seu aspecto monolítico para se apresentar como uma colagem de fragmentos, como um agrupamento de lotes que obedecem às mais variadas lógicas.

[5] J. Stübben, *Der Stadtbau*, 1890.

[6] N. Ragno, *Un ilôt démontré dans toutes ses parties par le dessin*, 1988.

A *Carta de Atenas* e o tecido urbano

Assim como a Bíblia e o Alcorão, a *Carta de Atenas*[7] é constituída de versículos – cada um com um número e seguido de uma explicação breve. Muitos deles dizem respeito, diretamente ou não, ao tecido urbano, como o nº 27: "O alinhamento das habitações ao longo das vias de comunicação deve ser proibido". E, de fato, a *Carta de Atenas* consagra teoricamente a dissolução do tecido urbano, a perda de coesão entre suas partes, a autonomia do edifício e do sistema viário. A partir dessa constatação, será que é possível analisar a produção urbanística do Movimento Moderno em termos de tecido urbano? Ou, pelo inverso, será que a noção de tecido urbano é suficientemente abrangente para explicar tal urbanismo?

A resposta não pode ser única. A produção urbanística modernista não tem a homogeneidade reivindicada pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), e a aplicação de seus princípios ocorreu conforme o país e em diferentes escalas. Se nos restringirmos à definição proposta no início deste capítulo – o tecido urbano como imbricação de três conjuntos: a rede de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações –, a análise permite identificar tecidos urbanos modernos nos quais as relações entre esses três conjuntos apresentam traços característicos. Quase sempre encontraremos grandes diferenças em relação a tecidos antigos, porém é preciso lembrar que estes últimos também não constituem um conjunto homogêneo.

Alguns exemplos extremos permitem destacar as particularidades dos tecidos urbanos modernistas. Além da *cité radieuse*, modelo radical porém jamais realizado, Brasília é, sem dúvida, o exemplo mais completo de aplicação em grande escala dos princípios do Movimento Moderno. Nela, desde sua origem, o controle absoluto do solo conduziu à supressão dos recortes parcelares, substituídos por destinações fundiárias vinculadas à programação funcional (a "setorização"). Um dos termos da relação vias/lotes/construído foi suprimido, e a análise do tecido pode-se restringir a uma confrontação sistema viário/edificações controlada por uma ordenação arquitetônica rígida. Com efeito, dada a ausência de propriedade do solo e, conseqüentemente, de parcelamento fundiário e de alinhamentos que estabeleçam o limite do domínio público, é a composição arquitetônica sozinha que define a relação do edificado com a via, obedecida a norma local. O tecido resultante apresenta todas as características de uma monumentalidade generalizada para o conjunto da cidade. Nada é deixado ao acaso, nada é previsto para uma evolução, enquanto a utilização

[7] Le Corbusier, *La charte d'Athènes*, 1943.

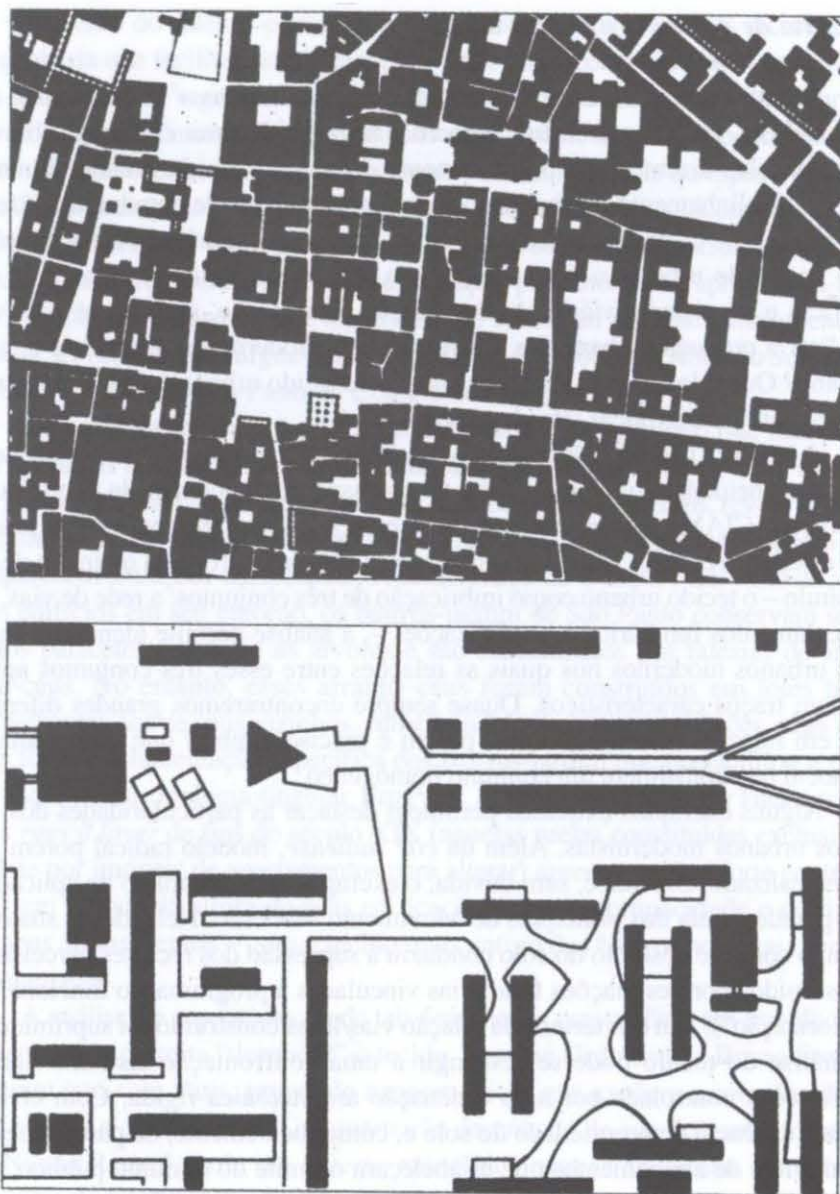



FIGURA 25 – Comparação dos tecidos urbanos de Parma, em 1830, e de Brasília, em 1960, em uma área medindo 350 x 530 m
(J. HOLSTON, *A cidade modernista*, 1993)

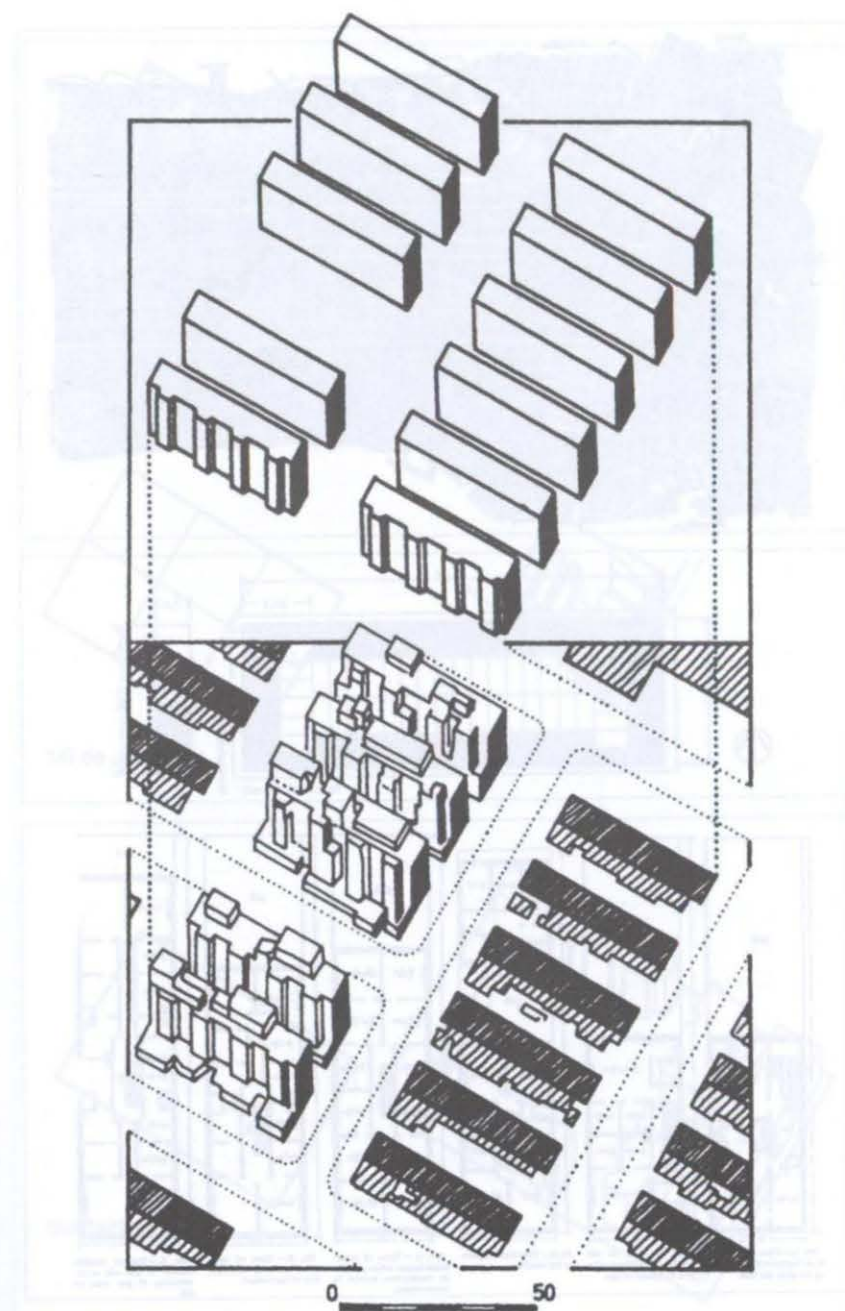
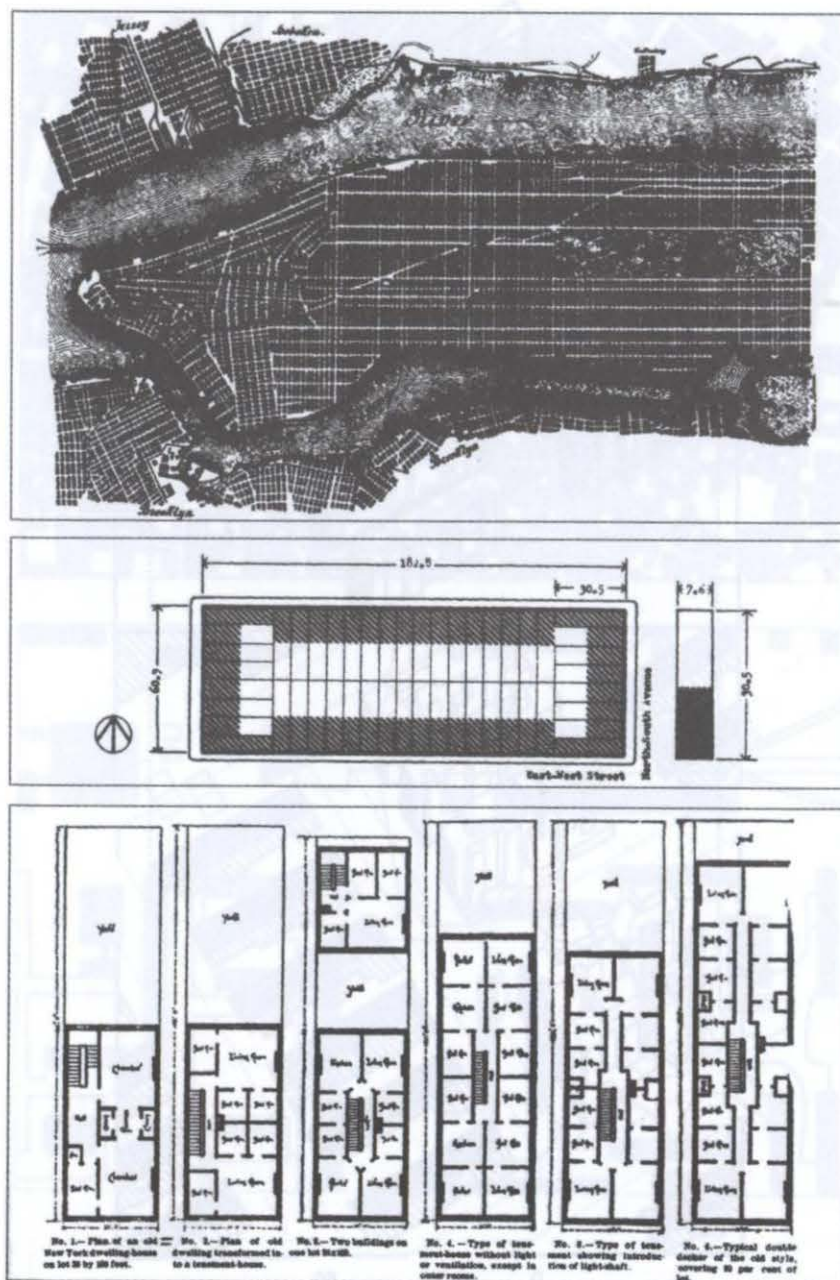
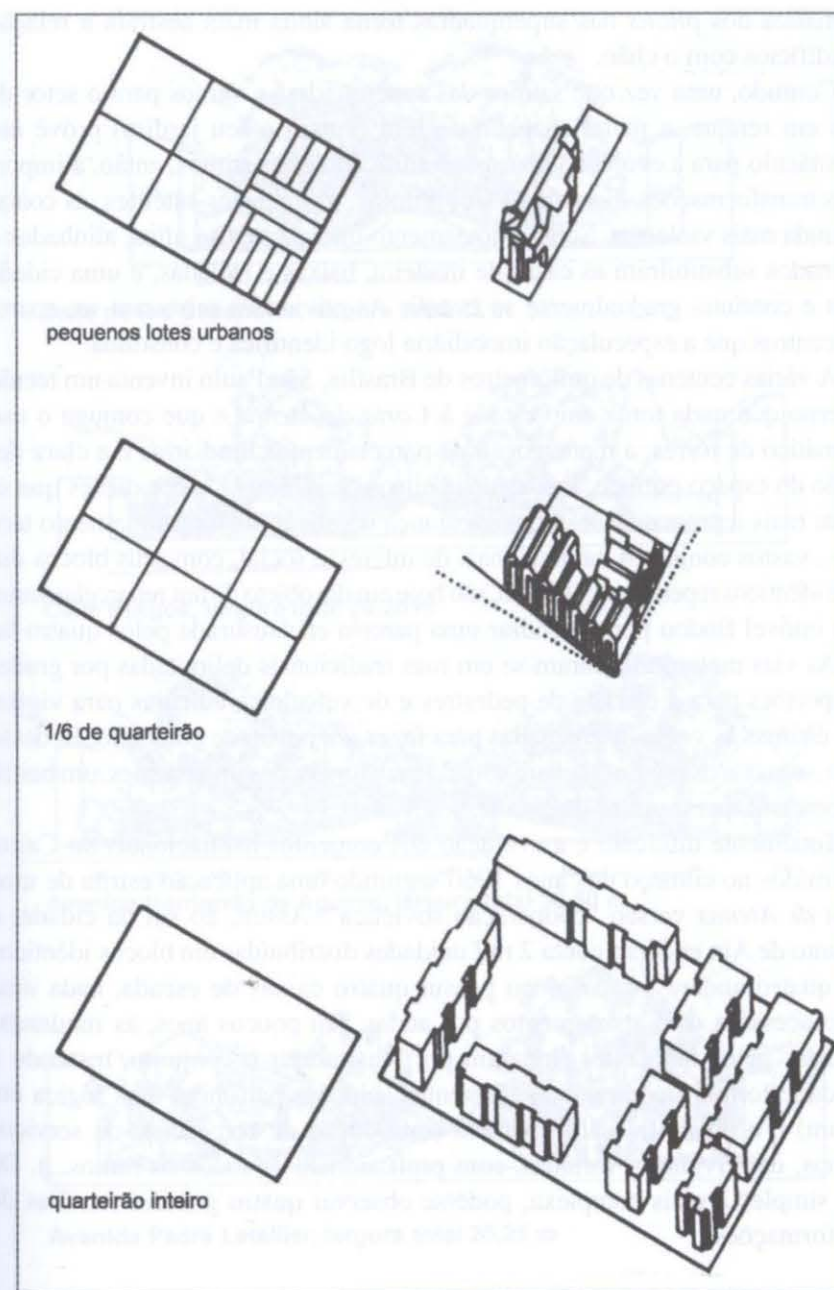



FIGURA 26 – A *Carta de Atenas* e o tecido urbano: a cidade em formação, conjunto habitacional Ain es Sirah, Cairo
(Desenho de Ph. Panerai)

sistemática dos *pilotis* nas superquadras torna ainda mais abstrata a relação dos edifícios com o chão.

Contudo, uma vez que saímos das superquadras e vamos para o setor de casas em renque, a materialização do lote (a casa e seu jardim) provê um sustentáculo para a evolução do espaço edificado e assistimos, então, a importantes transformações. Fora do "Plano Piloto", nas cidades-satélites, as coisas são ainda mais violentas. Sobre o loteamento inicial, prédios altos, alinhados e geminados substituíram as casas de madeira, baixas e isoladas, e uma cidade densa e contínua gradualmente se instala. As atividades misturam-se, aparecem centros que a especulação imobiliária logo identifica e consolida.

A várias centenas de quilômetros de Brasília, São Paulo inventa um tecido moderno que nada toma emprestado à *Carta de Atenas* e que conjuga o uso sistemático de torres, a manutenção de parcelamentos fundiários e a clara definição do espaço público. Em alguns bairros periféricos – e por razões que se devem mais a preocupações com segurança do que a um questionamento teórico –, vastos conjuntos habitacionais de interesse social, com seus blocos duplos e idênticos repetidos ao infinito, são hoje em dia objeto de um reparcelamento. Cada imóvel findou por engendrar uma parcela enclausurada pelos quatro lados. As vias metamorfosearam-se em ruas tradicionais delimitadas por grades com portões para a entrada de pedestres e de veículos e edículas para vigias, estas últimas às vezes aproveitadas para fazer um pouco de comércio. E, desse modo, sem que os prédios tenham sofrido transformações importantes, um bairro vai tomando quase um ar de cidade.

Totalmente diferente é a evolução dos conjuntos habitacionais do Cairo, construídos no começo dos anos 1960 seguindo uma aplicação estrita de uma *Carta de Atenas* versão "cooperação soviética". Assim, ao sul da cidade, o conjunto de Ain es Sirah conta 2 mil unidades distribuídas em blocos idênticos com quatro andares: cada bloco possui quatro caixas de escada, cada uma dando acesso a dois apartamentos por andar. Em poucos anos, as mudanças efetuadas pelos habitantes findaram por reestruturar o conjunto, trazendo a variedade formal (ainda que as diferentes soluções partilhem uma lógica em comum) e a diversificação funcional (introdução de comércios, de serviços urbanos, de atividades variadas, com profissionais de todos os ramos...). Da mais simples à mais complexa, pode-se observar quatro grandes famílias de transformações:

- Fechamento de balcões para aumentar salas e, eventualmente, construção de sacadas suplementares em balanço. Tal transformação, que pode ser observada em quase todos os apartamentos, mostra como os habitantes vão redefinindo sua relação com o exterior e redesenhando fachadas, ao mesmo tempo em que ampliam suas moradias.

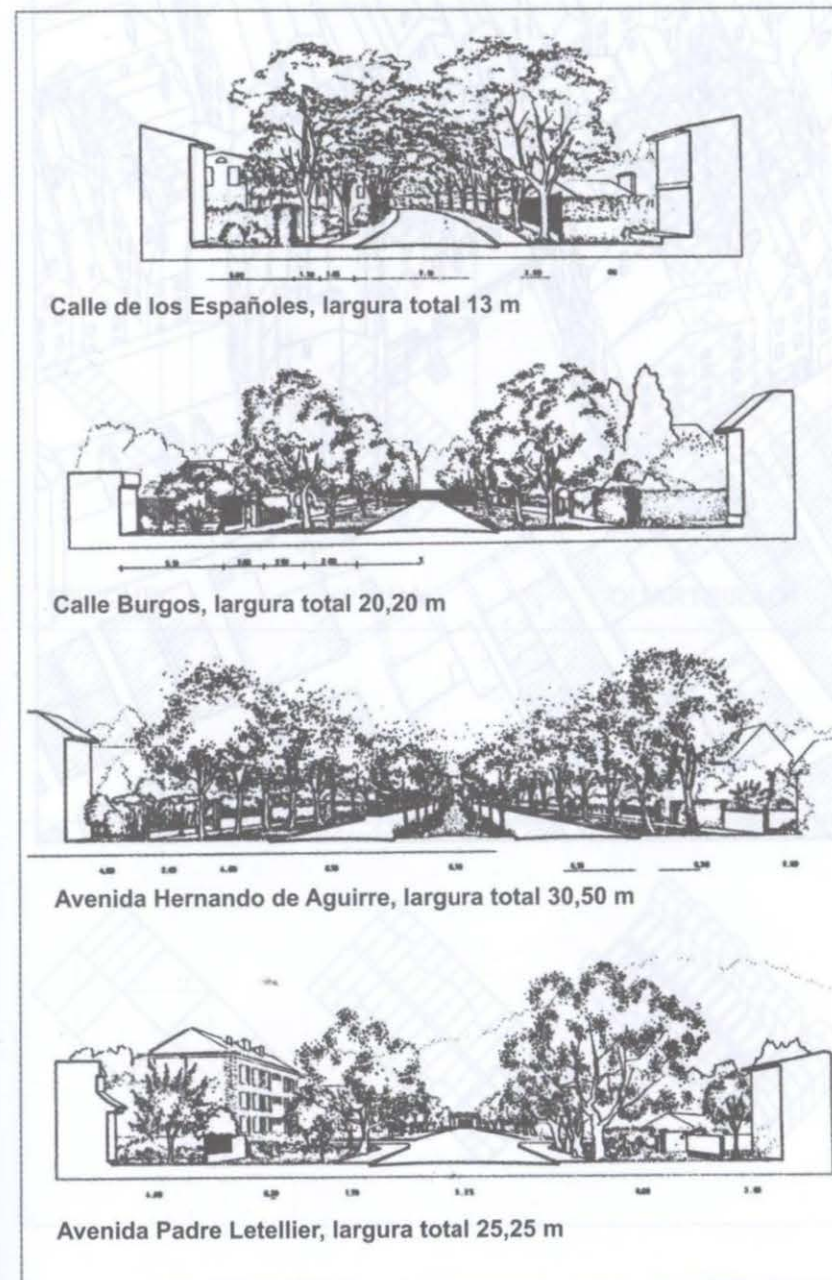



Figura 29 – Gabaritos de vias nas cidades-jardim de Santiago do Chile (M. Palmer-Trias, *La ciudad-jardim como modelo de crecimiento urbano, Santiago, 1935-1960*, 1987)

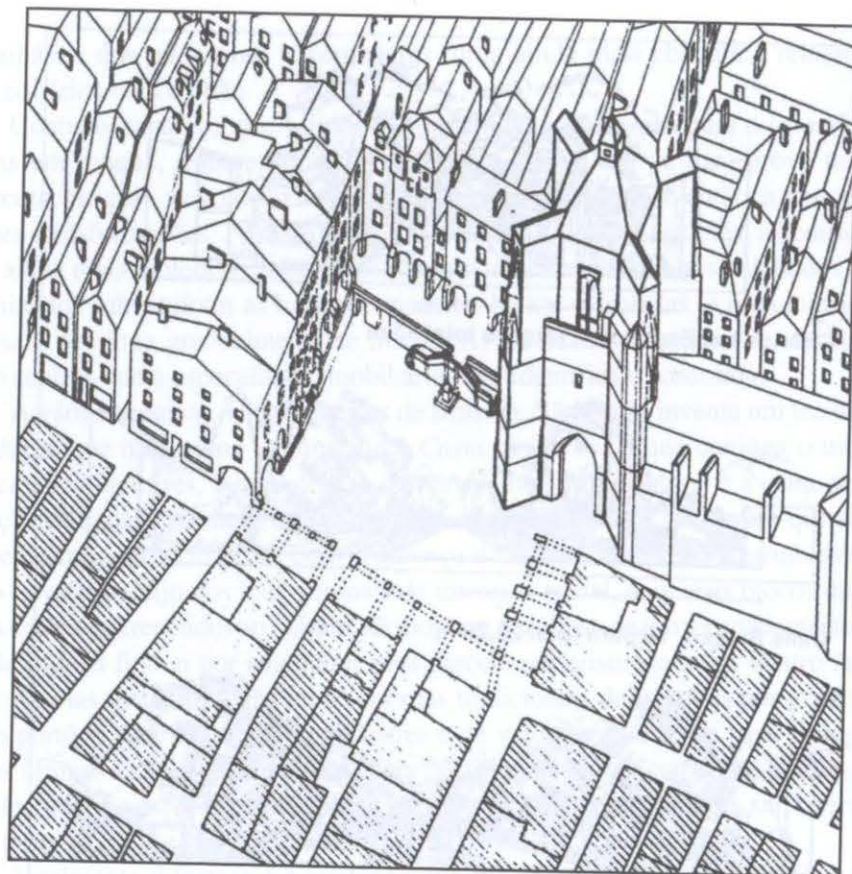



Figura 30 – Villefranche de Rouergue: a praça
(F. Divorne; B. Gendre; B. Lavergne; Ph. Panerai, *Les bastides*...)

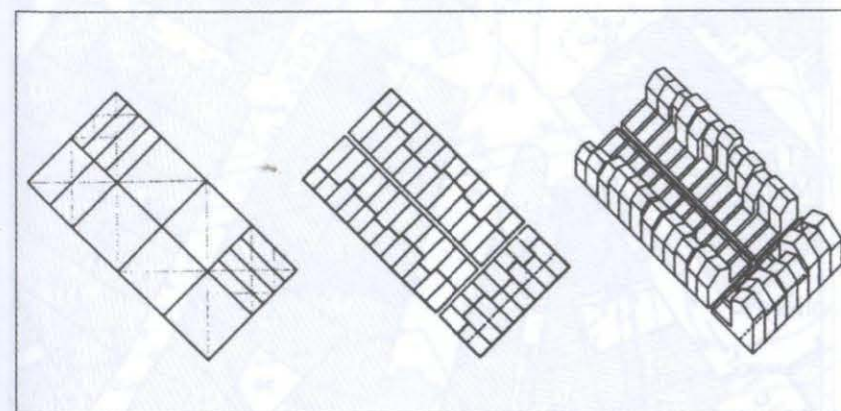
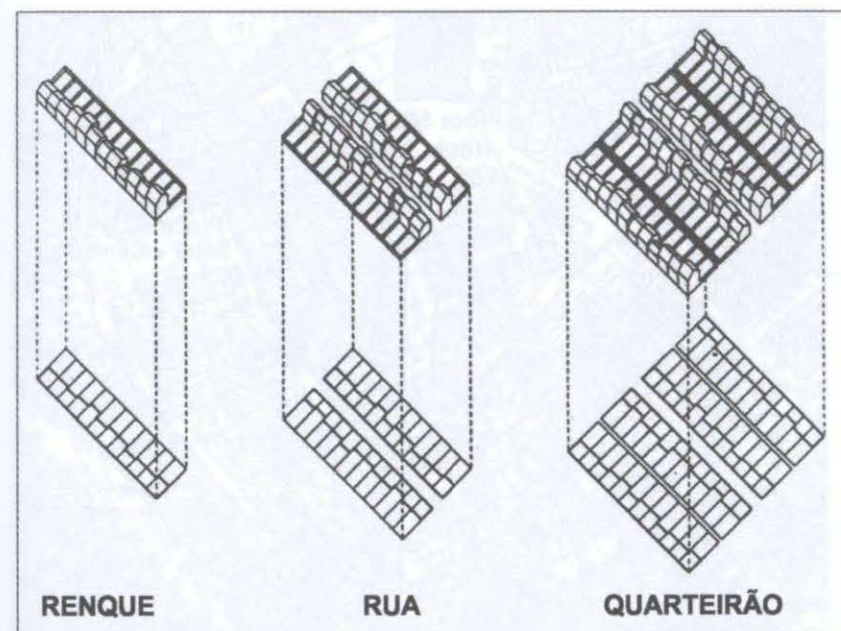



Figura 31 – a. Os elementos do tecido urbano
b. O quarteirão retangular complexo
(F. Divorne; B. Gendre; B. Lavergne; Ph. Panerai, *Les bastides*...)

a

b

c

d

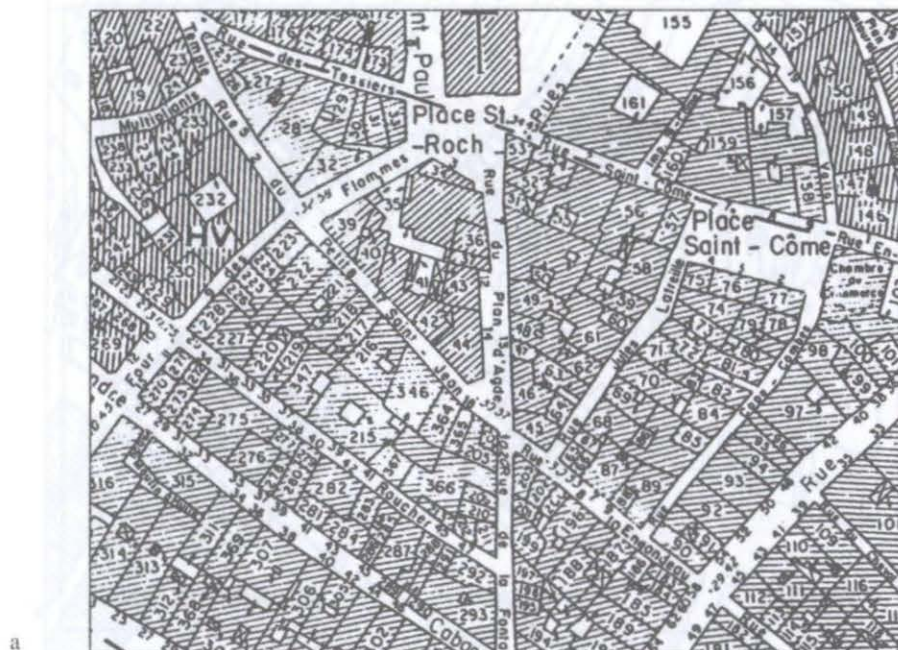
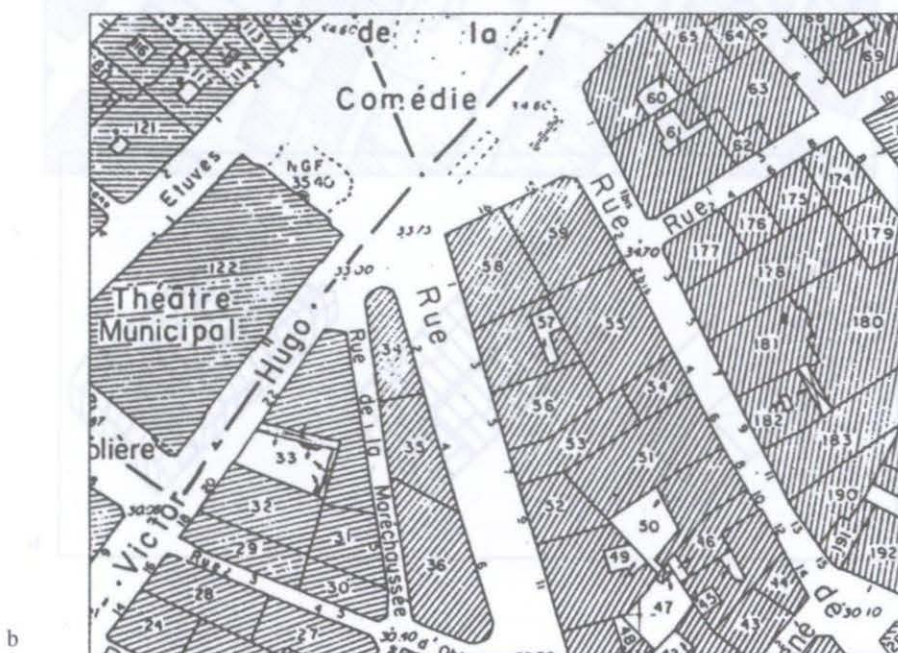
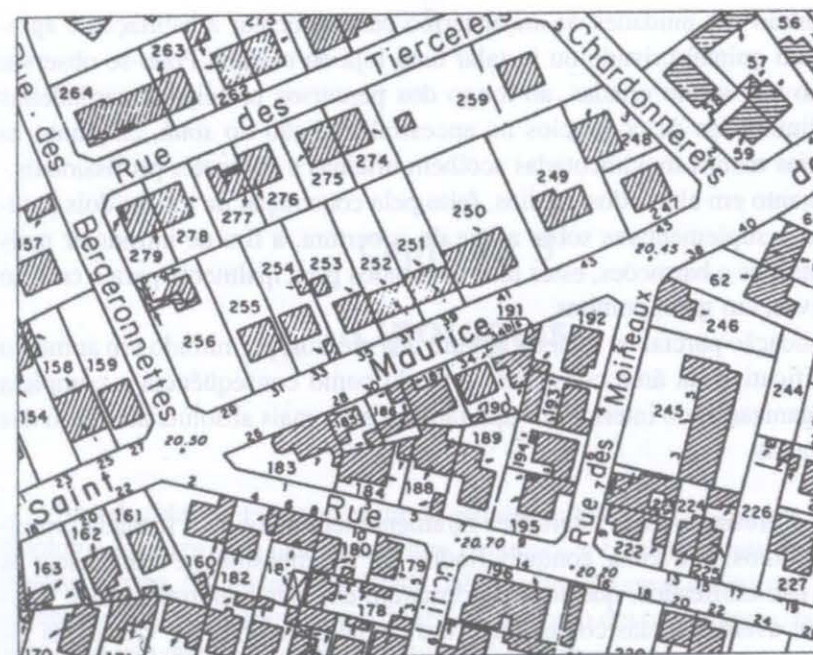
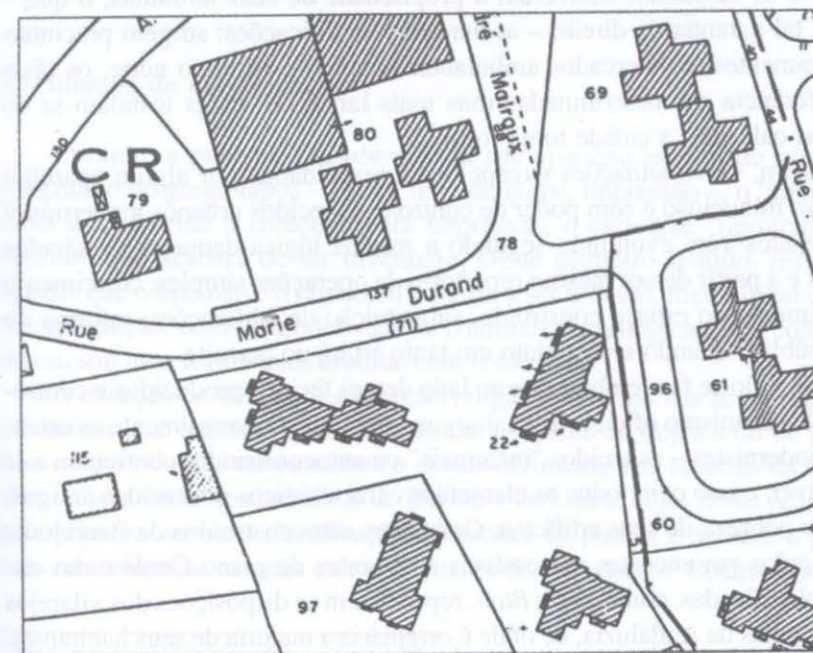



FIGURA 32 – a. Montpellier, o tecido do centro antigo
b. Montpellier, as extensões do século XIX
c. Montpellier, o subúrbio do começo do século XX
d. Montpellier, as periferias recentes
(Cadastro de Montpellier, 1993)

- Extensão das unidades do andar térreo para aumentar a habitação e agregar um quintal privado ou instalar uma loja ou oficina. Pode-se observar como vão sendo criadas, ao longo dos percursos principais, verdadeiras continuidades de comércios na ancestral tradição do *souk*, enquanto as artérias menos movimentadas acolhem oficinas e gabinetes profissionais.
- Aumento em altura dos prédios, feito pela construção de um ou dois pavimentos suplementares sobre a laje de cobertura, a fim de introduzir mais habitações e barracões, estes últimos usados principalmente para a criação de aves, em geral pombos.
- Duplicação parcial ou total da largura dos prédios, permitindo um aumento significativo da área construída e tendo como conseqüência a completa reorganização do interior dos apartamentos e a mais absoluta alteração das fachadas.

Até o presente, essas alterações raramente têm atingido a fachada principal dos prédios. Sua soma, contudo, findou por redimensionar e requalificar os espaços não edificados, que se transformaram em vias hierarquizadas e diferenciadas: avenidas, ruas comerciais, ruas de ateliês e oficinas, vielas. Há alguns anos os habitantes obtiveram a propriedade de suas moradias, o que – graças a tal garantia de direito – acelerou as modificações: surgem pracinhas nos cruzamentos, os mercados ambulantes ocupam o extremo norte, os táxis têm preferência por determinadas ruas mais largas, os cafés instalam-se ao longo das calçadas, a cidade toma forma...

E assim, salvo situações excepcionais respaldadas por algum aparelho normativo minucioso e com poder de controle, os tecidos urbanos modernos e/ou planejados vêm evoluindo segundo a mesma lógica daqueles de séculos passados e a partir de um mesmo repertório de operações simples: crescimento e adensamento do espaço construído, substituição de edificações, reforma do espaço público quando seu estatuto um tanto ambíguo permite.

Necessário se faz lembrar que ao lado desses tecidos produzidos e controlados pelo urbanismo oficial – o qual segue quase que universalmente as orientações modernistas – os tecidos "informais" ou autoconstruídos continuam a se desenvolver, e isso com todos os elementos característicos dos tecidos antigos, apesar da pobreza de seus edifícios. Os bairros autoconstruídos de Barcelona, dependurados em encostas inacessíveis e distantes do plano Cerdá e das extensões planificadas, como *Torre Bajo*, reproduzem as disposições dos vilarejos das montanhas da Andaluzia, de onde é originária a maioria de seus habitantes.

Capítulo 5

Tipologias

Introduzidas na França a partir de estudos italianos, as noções de tipo e de tipologia formam uma das ferramentas centrais – e bastante controversas – da análise urbana. Sem exaurir o debate, adotaremos algumas definições, ficando entendido que não pretendemos fixar o significado dessas palavras, tampouco ignorar o uso que delas é feito em outras disciplinas.[1]

Problemas de classificação

Primeiro a palavra. O *Robert*[2] data sua aparição no fim do século XV. Originário do grego *túpos* – marca feita de golpe, impressão –, o "tipo" designava inicialmente o caractere para impressão, o caractere "tipográfico" em chumbo que acabara de ser inventado. Deste primeiro sentido, ressaltamos apenas que o tipo não é o objeto ou a figura a ser imitado, mas o meio concreto da reprodução, como o modelo que se confunde etimologicamente com o molde ou, sob uma forma mais erudita, com o módulo.

À exceção de uma antiga acepção religiosa, o termo iria se precisar como o conceito que exprime a essência de um conjunto de objetos ou de pessoas; isso no período que testemunhou o desenvolvimento das ciências da observação, na seqüência dos trabalhos de Buffon e de Lineu, cujas obras propuseram pela primeira vez uma classificação sistemática de plantas e animais a partir de suas características naturais e de seu sistema de reprodução.[3] Botânica, zoologia,

[1] Retomamos aqui boa parte de um artigo publicado em *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n. 4, 1979.

[2] Robert, *Dictionnaire de la langue française*.

[3] Com *Systema naturae* (1735) e *Classes plantarum* (1739), Carl von Linne diferencia-se dos botânicos da Antiguidade e da Renascença, os quais classificavam as plantas em função de seus

mineralogia, o tipo está antes de mais nada ligado à idéia de classificação. Ele é o "indivíduo" animal ou vegetal a partir do qual o naturalista descreve a espécie, ao mesmo tempo que enuncia suas características. Objeto exemplar que permite representar com economia uma vasta população. Operação abstrata, a tipologia apaga os caracteres particulares dos objetos para deles reter apenas os traços genéricos nos quais se fundamenta uma taxionomia. Ela ultrapassa a simples classificação para propor, em uma visão universalista, uma articulação completa de um domínio do conhecimento. Uma classificação em vários níveis que reúne plantas ou animais em *espécies*, as quais aparecem somente como variações no interior do *gênero* ou da *família*. Estes últimos, por sua vez, são agrupados em *ordens* para definir um pequeno número de *classes*.

É esse pano de fundo que é preciso ter em mente quando nos indagamos sobre a aplicação da noção de *tipo* à arquitetura. Quer seja a palavra definida por Quatremère de Quincy[4] ou a tentativa de classificação feita por Durand,[5] as primeiras manifestações conscientes da tipologia desenvolveram-se no clima científico da primeira Revolução Industrial e sob a herança dos enciclopedistas. Como observa A. Vilder,[6] não é mero acaso que a arquitetura, considerada desde o abade Laugier[7] como algo "natural", tenha tomado emprestado seu instrumental justamente das ciências naturais então sendo fundadas.

Carlo Aymonino vê aí "uma tipologia independente que procura classificar os fenômenos artísticos para elaborar um método de análise crítico".[8] Ou ainda Rudolph Wittkower, reduzindo as diversas formalizações dos edifícios renascentistas de planta quadrada e das *villas* de Palladio a alguns "esquemas de base",[9] e Paul Frankl, constatando que os diferentes desenhos de uma prancha de Leonardo da Vinci se apresentam como uma seqüência de variações sobre um mesmo esquema e concluindo que "a criação das formas espaciais se torna uma espécie de combinação científica".[10] É essa idéia de uma análise da

usos: medicinal, aromático, ornamental, etc. Ele prenuncia os trabalhos de Jussieu (*Genera plantarum*, 1789) em botânica e as classificações zoológicas de Cuvier e Blainville (1812).

[4] Antoine-Chrysostome Quatremère de Quincy, *Dictionnaire de l'architecture* (1795-1825). Seu irmão era físico.

[5] Jacques-Nicolas-Louis Durand, *Recueil et parallèle des édifices de tout genre, anciens et modernes, remarquables par leur beauté, par leur grandeur ou par leur singularité, et dessinés sur une même échelle*, Paris, ano IX (1801), conhecido como "Le Grand Durand", e *Précis des leçons d'architecture données à l'École Royale polytechnique*, Paris, ano X (1802).

[6] A. Vilder, La troisième typologie. In: Culot, M.; Krier, L. *Architecture rationelle*, 1978.

[7] M.-A. Laugier, *Essai sur l'architecture*, Paris, 1755.

[8] C. Aymonino; M. Brussati; G. Fabbri; M. Lens; P. Lovero; S. Lucianetti; A. Rossi, *La città di Padova*, 1966.

[9] R. Wittkower, *Architectural principles in the age of humanism*, 1949.

[10] P. Frankl, *Die Entwicklungsphasen der Neueren Baukunst*, Stuttgart, 1914 (*Principles of architectural history*, 1968).

arquitetura em termos de elementos, ações, crescimentos que rompe com a história tradicional da arte.

Tal maneira de conceber a tipologia tenta penetrar na lógica do projeto e explicitar, *a posteriori*, os mecanismos da concepção. Ela permite comparações com outras formas de pensamento sem ter de se preocupar inutilmente com detalhes secundários, podendo permanecer em um nível bastante abstrato. Por fim, note-se que a observação sistemática, a classificação, a comparação, a aproximação nunca são apenas mero desejo de conhecimento; explicitamente ou não, os tipos funcionam como proposição para a (re)produção.

Tipologia analítica e tipologia generativa: o exemplo de Durand

A tipologia proposta por J.-N.-L. Durand permite entender a articulação entre análise e projeto no momento em que eram introduzidos na arquitetura os signos precursores da ruptura causada pela Revolução Industrial. Lida retrospectivamente, a obra de Durand apresenta uma lucidez que em geral não é almejada pelas obras de teoria da arquitetura. Seus dois livros principais são complementares. O *Grand Durand* oferece, sob forma de tabelas, uma verdadeira classificação tipológica dos edifícios que formavam à época a base da cultura arquitetônica. A classificação é justificada pelo "número infinito de objetos que a arquitetura abarca" e pela necessidade de apresentá-los com economia.

> Nesse estado de coisas, pensei que caso destacasse os únicos objetos que são essenciais de conhecer e os reunisse em um só volume, [...] iria oferecer aos arquitetos um quadro geral e pouco dispendioso da arquitetura. Um quadro que eles poderiam percorrer em pouco tempo, examinar sem dificuldade, estudar com proveito; sobretudo se eu classificasse os edifícios e os monumentos por gêneros, se os aproximasse segundo seu grau de analogia e se, além disso, os submetesse a uma mesma escala, e foi o que tratei de fazer.

Tipologia analítica que parte das propriedades geométricas das plantas, coloca lado a lado as ações que as sustentam, revela os esquemas básicos que as organizam, a posição de Durand poderia, à primeira vista, parecer próxima daquela proposta por Frankl ou Wittkower. Mas Durand não é um historiador da arte; como arquiteto, ele se interessa pelo passado para de lá tirar os exemplos de uma teoria operativa, na qual fundamenta seu ensino na Escola Politécnica e que resume em *Précis des leçons données à l'École polytechnique*.

Sua teoria parte da intuição de uma dupla transformação, da natureza dos programas e das construções, daquela dos mestres-de-obra e do trabalho de

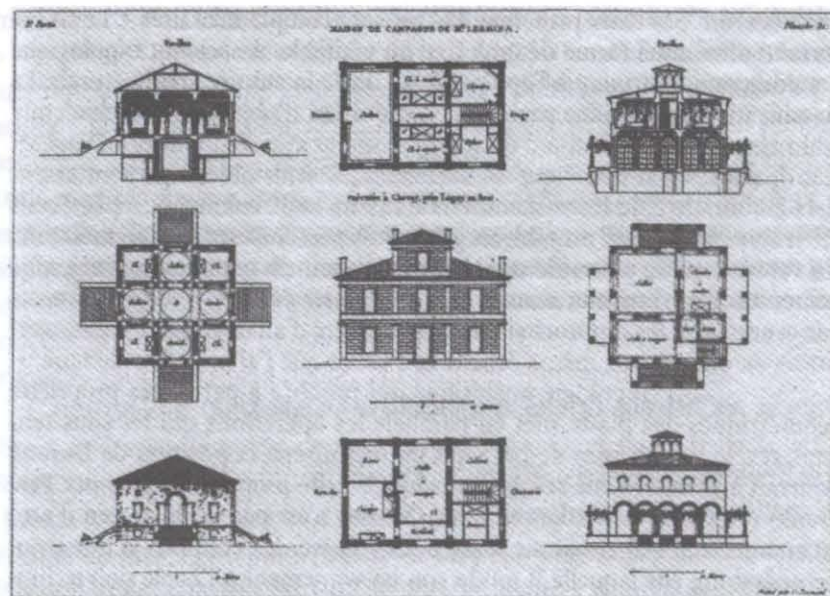



FIGURA 33 – O tipo operativo em Durand

Apesar de nada mencionar em seu texto, Durand oferece a chave das manipulações possíveis graças à proximidade de vários desenhos. Fica implícito que, com algumas modificações, a fachada da casa da esquerda pode ser adaptada à planta da casa da direita ou do centro. Para ele, o "tipo" é um esquema que respeita as conveniências e permite elaborar rapidamente um projeto

(J.-N.-L. DURAND, *Précis des leçons d'architecture*, 1802)

concepção arquitetônica. Para Durand, a centralização jacobina e, posteriormente, bonapartista que se manifesta na criação dos *départaments** e de uma nova administração civil e a reorganização econômica do país devem acarretar a rápida construção de um grande número de edifícios públicos correspondendo a novos programas: prefeituras, hospitais, liceus, prisões, mercados, manufaturas.

Determinado a se afirmar, o novo sistema não poderia contentar-se com a reutilização dos monumentos do regime anterior meramente mudando sua destinação, mesmo se em um primeiro momento a economia ou a urgência fossem restritivas. Os arquitetos, pouco numerosos nas províncias, em geral ligados à aristocracia e habituados a realizar tipos consagrados para clientes

* Nova divisão do território francês criada na Primeira República para substituir as circunscrições religiosas do Antigo Regime (N. da R.T.).

particulares, não possuíam a formação necessária para responder a essa nova demanda. O Corpo de Engenheiros de Pontes e Estradas, cuja recente criação se dera em paralelo àquela da Politécnica, irá se orientar por um projeto de controle global do território. Evocando tanto a formação dos engenheiros quanto sua futura prática profissional, Durand enuncia seu projeto no prefácio de seu curso: "Faremos em poucos meses o que, até o presente, só podia ser feito durante um grande número de anos". Nascia um mito: a eficácia.

A tipologia de Durand é eficaz: um catálogo de exemplos fora de seu sítio e de sua história: o *Parallèle*; e formas garantidas para todos os conteúdos, com um manual de instruções para empregá-las e interpretá-las: as *Leçons*. Em Carpentras ou em Limoges, o jovem engenheiro pode, sem angústia, rapidamente conceber e executar um tribunal, um lavatório público ou uma caserna. A partir de "certas idéias pouco numerosas mas gerais, e das quais todas as idéias particulares necessariamente emanam", o método infalível de Durand apresenta-se com o atrativo de uma tipologia generativa que, graças a "uma infinidade de variações", permite realizar "uma multidão de variedades" adequadas aos costumes, aos usos, às localidades, aos materiais.

Do tipo consagrado à planta-tipo

A vila romana, a catedral gótica, a mesquita otomana, a casa burguesa ou o prédio de apartamentos constituem *tipos consagrados*. Ou seja, em uma determinada época e para uma dada sociedade, os arquitetos (ou, mais genericamente, os projetistas) e os construtores, de um lado e, de outro, os mestres-de-obra e seus clientes põem-se de acordo quanto à correspondência entre um conjunto de disposições espaciais e elementos estilísticos e um uso (ao mesmo tempo, prática concreta e prática simbólica), estabelecendo assim uma *convenção*. Tal acordo, que inclui conhecimentos técnicos, pode ser suficientemente estável a ponto de ser reconhecido pela sociedade.[11] As partes têm uma forma e um nome, seu agenciamento obedece a regras tácitas e é fruto da conveniência.

Esses tipos estáveis, consagrados pela história, constituíram por muito tempo a estrutura implícita da produção arquitetônica: ao mesmo tempo programa e esquema espacial sobre o qual se apoiava o trabalho dos mestres-de-obra. Ainda que exemplos prestigiosos ou obras de arquitetos de renome ofereçam uma codificação para alguns deles que pode servir de modelo, tais tipos – pelo

[11] C. DEVILLERS, Typologie de l'habitat et morphologie urbaine, *L'Architecture d'Aujourd'hui*. Paris, n. 174, 1974.

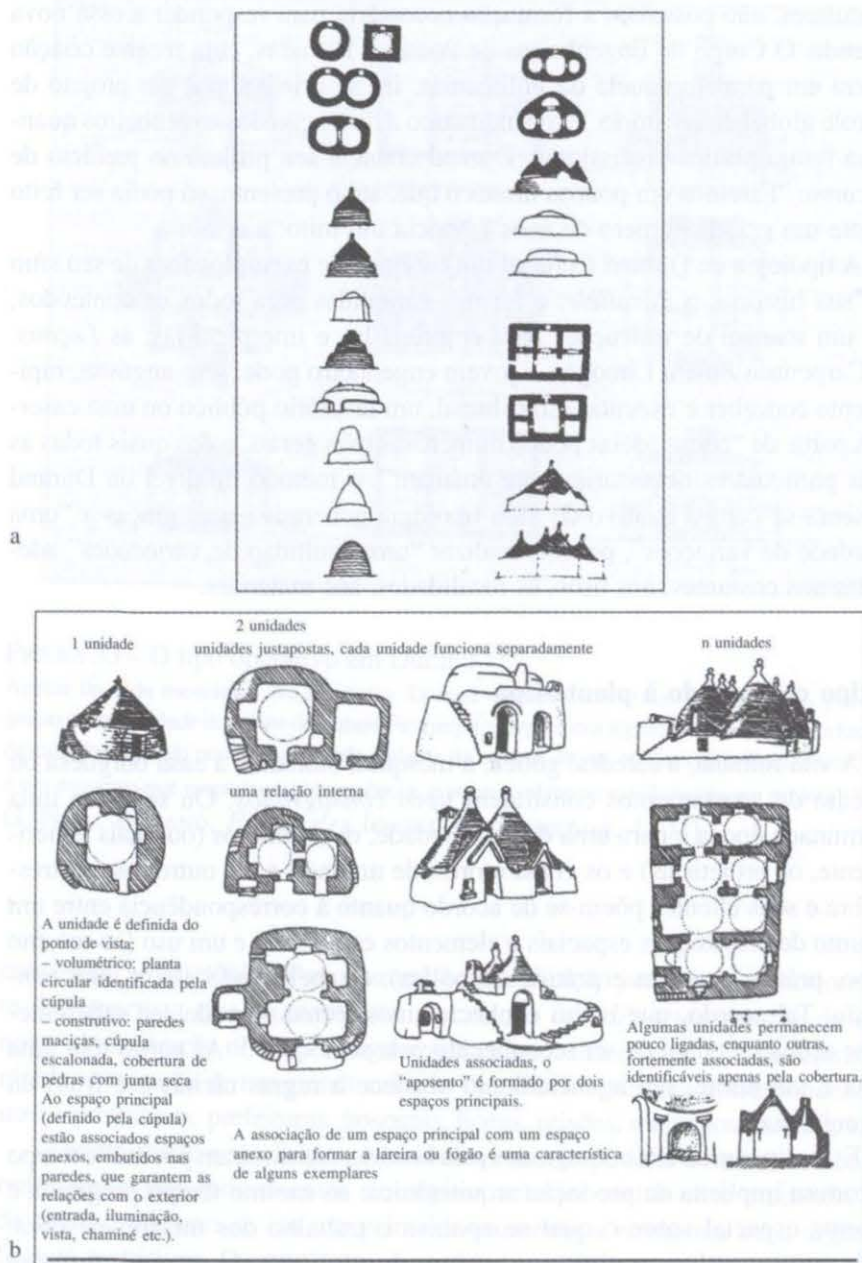



FIGURA 34 – Unidades de espaço: os *trulli*

a. classificação resumida das *caselle* e *trulli* proposta por G. Simoncini (*Architettura citadina di Puglia*, Gênova, 1960)

b. ensaio de interpretação colocando em evidência as relações espaciais (J. CASTEX; PH. PANERAI, Ficha de análises arquitetônicas, 1969-1970)

menos até o século XIX – eram difundidos tanto pelo conhecimento direto e pelo aprendizado como por compilações. Profundamente ancorados numa cultura e numa região, eles são susceptíveis de múltiplas reinterpretações. Com efeito, os tipos consagrados não pertencem somente a uma arquitetura erudita e monumental, produto da intervenção de especialistas e mediada pelo projeto, mas estão presentes também em realizações corriqueiras.

A arquitetura urbana é quase sempre anônima, tributária de tipos transmitidos por "vizinhança" que dependem dos saberes tradicionais de empreiteiros e artesãos, do respeito a uma regulamentação simples e do consenso que se estabeleceu quanto a usos correntes: alinhamentos, paredes geminadas, disposição de pátios, etc. A análise tipológica permite-nos identificar, *a posteriori*, esses tipos, dos quais ela oferece uma articulação lógica: uma tipologia. Isto é, ao invés de considerar objetos isolados, ela os apresenta como um conjunto e deixa evidente que a produção do espaço construído se apóia em uma estrutura anterior.

Com a Revolução Industrial, transformações radicais iriam ser introduzidas nas condições de trabalho, nos modos de vida, na configuração das cidades, na concepção do espaço urbano e, até mesmo, no papel e no *status* dos arquitetos. Essas transformações não se fazem de uma só vez: ao longo de todo o século XIX podem-se observar, simultaneamente, a persistência de tipos antigos e o advento de novos tipos, ou melhor, de um novo entendimento dos tipos, não mais implícitos como em épocas precedentes, mas explicitamente propostos como *ferramentas de produção* do espaço construído.

Como vimos, o trabalho de Durand sobre uma tipologia generativa que não leva muito em conta as condições locais da arquitetura e a diversidade das culturas (à imagem e semelhança da criação do sistema métrico, da organização do território francês em departamentos e do Código Napoleônico) prega, em nome de uma racionalização centralizadora, a abolição dos particularismos herdados do Antigo Regime.

A Inglaterra – onde a industrialização se efetua bem mais cedo e a não-divisão da propriedade fundiária urbana permite operações de grande envergadura – pode-se apresentar, desde o século XVIII, como o país onde a racionalização da arquitetura residencial atingiu o apogeu. Em Londres, a construção de moradias em série, iniciada com a abertura das primeiras praças no século XVII,[12] generaliza-se com o loteamento de grandes propriedades, os *estates*. A unidade de intervenção, tanto do ponto de vista da concepção e do financiamento

[12] Leicester Square (1635) e, logo após o grande incêndio de 1666, Soho Square (1681) e Grosvenor Square (1695). Cf. S. E. RASMUSSEN, *London, the unique city*, 1934; J. N. SUMMERSON, *Georgian London*, 1945.

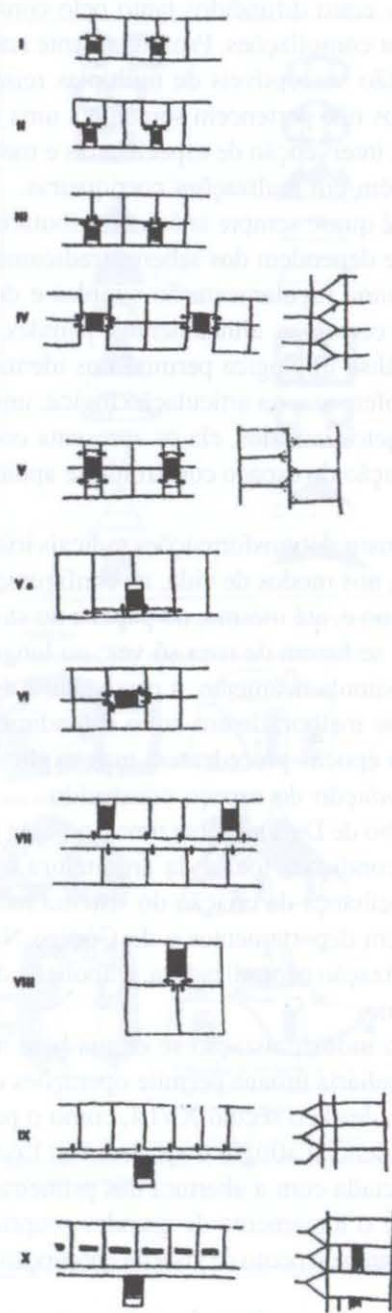



Figura 35 – Tipologias distributivas nas Habitations a Bon Marché (HBM) (J. Posener, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, nº 7, 1935)

dos empreendimentos como de seu projeto e realização, não é mais o edifício, a casa, porém o renque (o *terrace*) e a rua ou o agrupamento de ruas. "As virtudes desse tipo de casa não devem ser procuradas na expressão de suas fachadas, mas na utilização engenhosamente econômica de um terreno estreito", comenta Rasmussen a respeito de tais seqüências de moradias geminadas ou semigeminadas que iriam doravante imprimir sua marca na paisagem urbana inglesa. As casas – elementos tipificados produzidos pela repetição da mesma planta-tipo, realizados em série por um mesmo construtor, utilizando portas e janelas estandardizadas – entram na composição de unidades maiores: os renques, eles mesmos associados entre si para constituir fragmentos urbanos saídos de uma outra tipologia ou, melhor, de uma tipologia que opera em um outro nível do parcelamento urbano. Ruas e *mews*, *squares*, *crescents* e *circus** passam a ser, agora, as unidades significantes.

Para Aymonino, essa "mudança de escala tipológica" é a marca de uma inversão da relação entre os tipos construídos e a forma urbana:

> No caso da casa em renque, é o tipo do edifício que determina o lote, portanto com grande independência da forma urbana, como demonstra a periferia de tantas cidades inglesas; o que é o inverso do lote gótico que [apesar das dimensões aproximadas] não existe fora de uma localização urbana.[13]

Na França, onde o setor da construção permanece por muito tempo em situação anacrônica em face do desenvolvimento industrial, há por todo o século

* *Mews*: em sua origem, o termo referia-se às gaiolas de falcões (do francês *muer*, mudar de plumagem) do palácio real, em Londres, local ocupado posteriormente pelos estábulos reais, que ficaram assim conhecidos pelo mesmo nome. Com o tempo, tomou o sentido de "vila" – um conjunto de casas, em geral geminadas ou semigeminadas, construídas no miolo do quarteirão e cujo acesso é feito por uma rua sem saída, ou essa própria rua. *Square*: praça ou largo; *crescent*: seqüência de casas geminadas formando, em planta, uma meia-lua; *circus*: largo com planta relativamente circular no qual se cruzam várias ruas como, por exemplo, Piccadilly Circus (N. da R.T.).

[13] C. Aymonino et al., op. cit. Aymonino faz uma diferença entre os *squares* londrinos e os *crescents* de Bath, "soluções urbanas específicas com uma relação particular com a cidade", e os loteamentos dos subúrbios periféricos. Seríamos tentados a enxergar nos renques dos arrabaldes populares e nos bairros-jardim o resultado lógico de um processo amplamente aplicado em Londres desde o século XVIII, que tem raízes em um "racionalismo medieval" aplicado em grande escala quando da criação das *bastides*. Já em Versalhes, a tentativa de Luís XIV de impor, ao mesmo tempo, um novo tipo de edificação – a mansão isolada – e uma nova relação com a cidade – as figuras e o fragmento – resultou em fracasso. Cf. J. Castex; P. Celeste; Ph. Panerai, *Lecture d'une ville: Versailles*, 1980. O exemplo de Bath – do Queen's Square (1727) ao King's Circus (1754) e ao Royal Crescent (1767) – serve de referência, e os novos tipos experimentados fora da cidade para os prazeres de uma estação termal da moda serão rapidamente utilizados na Londres georgiana.

XIX e a primeira metade do século XX uma hesitação entre diferentes tipos possíveis: prédio de apartamentos de aluguel, moradia burguesa, vila operária, conjunto habitacional de baixo custo (*habitation a bon marché*), bairro-jardim, casa suburbana, conjunto habitacional de aluguel moderado (*habitation à loyer modéré*).

A Alemanha, que se industrializa mais tardiamente, retoma e prossegue o trabalho de tipificação do hábitat que se havia iniciado na Inglaterra. Porém, enquanto as corporações de ofício inglesas e o *art-nouveau* viam na união artista–artesão – da qual o arquiteto deveria ser o símbolo – um meio de escapar das conseqüências da industrialização ou de atenuá-las, a Werkbund parte da industrialização para outorgar ao arquiteto um novo papel. Seja no desenho de objetos industriais (Behrens para a AEG) ou na concepção de edifícios, não se trata mais de pensar em objetos isolados, a cada vez diferentes e aos quais o artesão imprime sua "maneira" própria, porém em *protótipos* e em séries indefinidamente reproduzíveis. Para responder às exigências do capitalismo industrial, a reorganização funcional da cidade – a *Grosstadt* – paramenta-se com uma imagem de modernidade que não deixa de lembrar, ainda que em outra escala, a ação de Haussmann em Paris. Após os sobressaltos da guerra, da revolução comunista e da crise dos anos 1920, os jovens arquitetos do Movimento Moderno retomam por conta própria o mito do progresso técnico, da industrialização da construção, da produção em série e da estandardização.

Os tipos implícitos que podemos reconhecer nas produções pré-industriais – sempre inseridos numa localização precisa, numa relação determinada com a cidade, e em que a semelhança das edificações, resultado de uma longa sedimentação de usos e técnicas, não impedia uma infinidade de variações dos objetos – vão servir agora de garantia para uma produção tipificada, padronizada, normatizada. *Maschinenstil*, máquina de morar, célula-tipo, *existenzminimum*, *standard*, controle, as palavras-chaves do Movimento Moderno são uma ladainha à abstração, à redução. A abolição das diferenças favorece a diminuição das áreas, a urgência serve de desculpa para o esquematismo das implantações, a democracia justifica a uniformização dos modos de vida: "O *Siedlung* implica a consideração não de uma dada família, mas de uma família-tipo".[14]

> O tipo físico (o corpo humano) é único, padronizado, variando entre limites suficientemente generalizados para que seja possível estabelecer um equipamento estandardizado, tipo e único, que lhe convém perfeitamente (vagão, automóvel, cama, cadeira, poltrona, copo, garrafa, etc.). Seguindo as mesmas regras, suficientemente gerais, estabeleceremos para esse tipo físico um equipamento de habitação estandardizado.[15]

[14] H. R. Hitchcock; Ph. Johnson, *The international style*, 1932.

[15] Le Corbusier, *Urbanismo*, 1992 (*Urbanisme*, 1928).

A tipificação extrema da moradia – que se torna assim, ao menos na mente dos arquitetos, um produto industrial como outro qualquer, abstratamente definido independentemente de uma localização precisa e, portanto, independentemente de uma relação precisa com a cidade – é legitimada pela urgência, pela necessidade de uma construção rápida, econômica, higiênica, social. Pré-fabricação, montagem a seco, rapidez de execução, melhoria das condições de trabalho nos canteiros de obras, baixa dos custos de construção, melhoria do conforto e higiene, facilidade de manutenção doméstica são os argumentos invocados. As realizações de J. J. P. Oud em Roterdã, aquelas de Bruno Taut, de Ernst May e de Walter Gropius na Alemanha são as obras-primas do período heróico do modernismo. Le Corbusier, por meio de seus escritos, divulga os mesmo princípios. O tipo equivale ao *standard*, ao padrão, ele não remete mais às propriedades de uma família de objetos (de edifícios) e, menos ainda, reflete um acordo entre construtores e habitantes: como nas nomenclaturas de catálogos, ele designa um modelo particular proposto para a reprodução ou para a aquisição.

Utilizada de maneira fetichista, a palavra "tipo" é um signo de modernidade: "Classificar, tipificar, fixar a célula e seus elementos. Economia. Eficácia. Arquitetura",[16] proclama Le Corbusier. O Weissenhof é a ocasião para construir esse catálogo de casas, este primeiro Villagexpo[17] do Movimento Moderno. E Le Corbusier retoma a ladainha: "Stuttgart, enfim a ocasião! Lá, apresentamos um tipo: um tipo de estrutura, um tipo de disposição interna... a casa em série Citrohan".

Mas a noção de tipo permanece confusa. Esvaziada de seu sentido de origem, ela não designa nada além que objetos normatizados, em diversas escalas: "a janela é o elemento mecânico-tipo da casa", "arranha-céu, loteamentos *à redans* (denteados), em alvéolos, uma quantidade de tipos novos de arquitetura". Às vésperas da *Carta de Atenas*, já entramos no mundo dos objetos isolados que irá caracterizar a produção urbana do pós-guerra: "para a habitação: a) tipo denteado; b) tipo em Y; c) tipo frontal; d) tipo espinha; e) tipo degrau. E, para os negócios: b) tipo Y; f) tipo fava ou lentilha".[18] O conjunto habitacional terá apenas de restringir ainda mais essas categorias.

[16] Le Corbusier; Pierre Jeanneret, *Œuvre complète, 1910-1929*, 1937. As citações que se seguem foram tiradas da mesma obra. Sobre a utilização do tipo na produção do Movimento Moderno, em especial em matéria de habitação social, apoiamo-nos, por um lado, em artigos de Ernst May (Grundlagen der Frankfurter Wohnungsbaupolitik, *Das Neue Frankfurt*, n. 7/8, 1928, e Funf Jahre Wohnungsbautatigkeit, *Das Neue Frankfurt*, n. 7/8, 1930) e, por outro, em C. Aymonino, *L'abitazione razionale: atti dei congressi CIAM 1929-1930*, 1971; G. Samonà, *La casa populare degli anni 30*, 1935; A. Rossi, *Neues Bauen in Deutschland, Wohnungs und Siedlungen der 20er und 30er Jahre in Stuttgart, Francfort, Karlsruhe*, 1972; J. Gantner; G. Grassi; M. Steinman, *Neues Bauen in Deutschland*, 1972.

[17] Empreendimento experimental de construção de protótipos de habitações populares realizado na França para ser visitado pelo público.

[18] Le Corbusier, *Les trois établissements humains*, 1945.

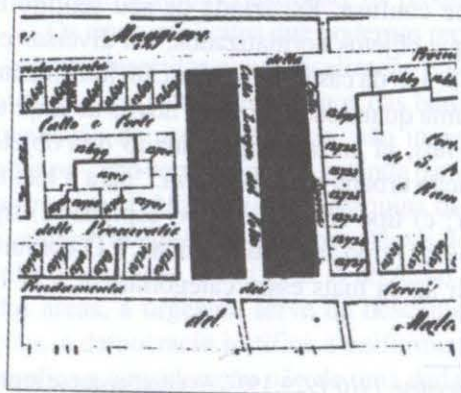
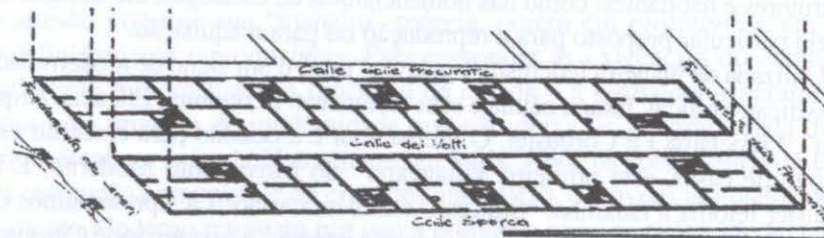
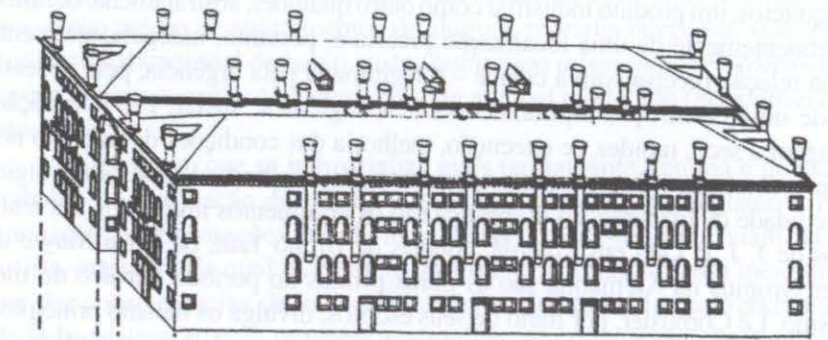
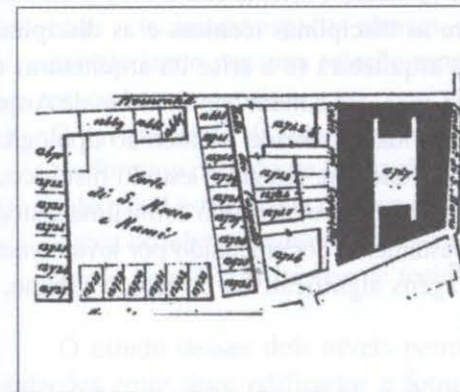
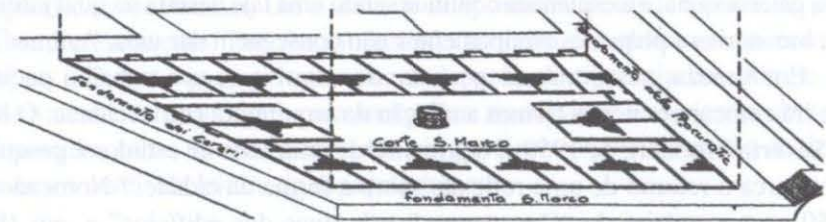
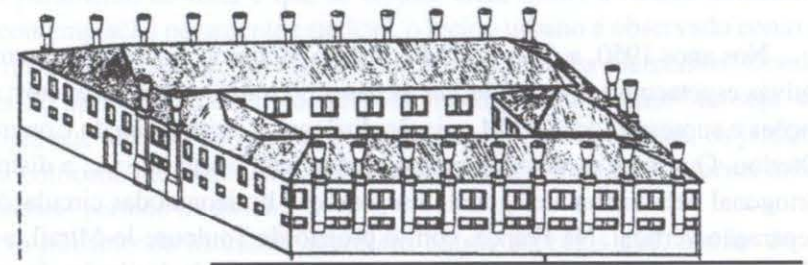



FIGURA 36 – O tecido e o tipo

a. Veneza: o tecido *a calle* (em rua)

(G. GIANIGHIAN; P. PAVANINI, *Dietro i palazzi*, 1984)

b. Veneza: o tecido *a corte* (em pátio)

(G. GIANIGHIAN; P. PAVANINI, *Dietro i palazzi*, 1984)

Tipologia do construído/morfologia urbana: a contribuição italiana

Nos anos 1950, a crítica do Movimento Moderno resulta em algumas tentativas espetaculares para redefinir as bases do trabalho dos arquitetos: contestações e supressão dos CIAM, criação do Team X, realização do Congresso de Oterloo. O renque é substituído pelo ajuntamento, pelo *cluster*; a distribuição ortogonal pela malha hexagonal; a segregação horizontal das circulações pela separação vertical. Na França, com o projeto de Toulouse-le-Mirail, a equipe Candilis, Josic e Woods revive a esperança, seguida pela desilusão, de se conseguir criar uma estrutura urbana a partir dos elementos "clássicos" da arquitetura moderna. Apesar das declarações bombásticas, a rua modernista permanece uma galeria vazia, e a esplanada continua sendo uma laje deserta na qual jardineiras, luminárias e pequenos equipamentos não conseguem dar vida, "animar".

Em Veneza, nesse mesmo período, desenvolve-se um trabalho paciente que irá colocar em novos termos a relação da arquitetura com a cidade. O livro de Saverio Muratori, de 1959, é o primeiro de uma série de estudos e pesquisas que marca o retorno de uma reflexão sobre a forma da cidade.[19] Nomeado em 1950 para a cadeira de "Caracteres distributivos dos edifícios" e, em 1954, para a de "Composição arquitetônica", Muratori orienta seu ensino para o duplo objetivo de evitar a ruptura entre as disciplinas técnicas e as disciplinas históricas e teóricas e de recolocar a arquitetura (e a crise da arquitetura) no contexto da crise urbana. Durante dez anos, ele conduz, no Instituto de Arquitetura, um estudo do tecido urbano da cidade baseado no método tipológico. Aulas e trabalhos práticos formam um todo que integra o estudo histórico, a análise arquitetônica e o levantamento construtivo, definido como uma história do espaço edificado. Desse estudo, vastamente documentado por levantamentos e análises detalhadas de amostragens significativas do tecido urbano, o autor retira três lições fundamentais:

- "o tipo não pode ser caracterizado fora de sua aplicação concreta, isto é, fora de um tecido construído";
- "o tecido urbano, por sua vez, não pode ser caracterizado fora de seu contexto, isto é, fora do estudo do conjunto da estrutura urbana";
- "o estudo de uma estrutura urbana só pode ser concebido em sua dimensão histórica, pois sua realidade fundamenta-se no tempo por uma sucessão de reações e de crescimentos a partir de um estado anterior".

[19] S. Muratori, *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, 1959.

Apreendido por meio de "uma análise tipológica que tenta evitar a classificação puramente abstrata e que se recusa, além disso, a ficar confinada em uma contemplação puramente estética", o tecido urbano é observado como um todo no qual as edificações constituem apenas um dos elementos. Donde a expressão *tipologia edilizia*, que será retomada por Aymonino,[20] ou seja, uma tipologia que abarca "não só os edifícios, mas os muros, as ruas, os jardins, a massa edificada da cidade, a fim de classificá-los em relação à forma urbana de um dado período histórico".

No trabalho de Muratori aparecem outros aspectos que, apesar de não estarem formulados de maneira didática, são indicações preciosas para a prática da análise urbana. Ele ressalta a necessidade de caracterizar a forma urbana simultaneamente como estrutura global e como conjunto de disposições específicas, localizadas. Ou a idéia de se apreender a cidade a partir do estudo do seu crescimento. Por fim, superando a noção do edifício visto como um objeto isolado, a passagem de uma concepção de tipologia baseada no reconhecimento de arquétipos para mergulhar numa *análise concreta do tecido*. A pesquisa sobre Veneza demonstra a importância do uso da noção de tipo em diversos níveis da leitura do espaço urbano:

- O *edifício*, ou melhor, o *lote edificado*, quer dizer, o edifício ancorado no chão – incluindo espaços abertos, como pátios, jardins, quintais, etc. – e caracterizado por uma relação específica com os espaços urbanos – ruas, pracinhas ou canais.
- O *agrupamento de lotes*, que revela a organização elementar do tecido e, conforme o período de formação, sua localização na cidade, caracterizado pelo papel estruturante dos espaços públicos, a posição dos monumentos, a lógica do adensamento e do crescimento interno, as possibilidades de associação com outras formas de tecido.

O estudo desses dois níveis permite observar um primeiro aspecto das relações entre tipos edificados e forma urbana. Assim, em Veneza, pode-se perceber o vínculo entre o tecido *a calle* encontrado no bairro de San Lio e o tipo constituído por pequenas casas de operários e artesãos, que, desde o período tardo-bizantino ao século XIX, perpetuam disposições semelhantes.

Carlo Aymonino – que começa a lecionar em Veneza em 1963 – irá se basear nesse aporte teórico para conduzir um duplo programa de pesquisas. Por um lado, sistematizar os conceitos de "forma urbana", "tipo" e "crescimento"

[20] C. Aymonino et al., *Aspetti e problemi della tipologia edilizia*, 1965, e C. Aymonino; M. Brussati, G. Fabbri; M. Lens; P. Lovero; S. Lucianetti; A. Rossi, *La città di Padova*, 1966.

propostos por Muratori, experimentando-os em outras cidades, tarefa desenvolvida nos trabalhos conduzidos em parceria com Aldo Rossi nos anos 1960 e cujo resultado foi a publicação, em 1966, de *La città di Padova*. Por outro, investigar a formação da cidade moderna e contemporânea como conjunto de edifícios radicalmente diferentes daqueles que os precederam; esse é o sentido dos estudos sobre *Le città capitali del 19. secolo*, publicado em 1975.

A importante introdução de *La città di Padova* tenta, sob a forma de hipótese, generalizar os "meios teóricos do estudo dos fenômenos urbanos",[21] ao mesmo tempo em que deles oferece uma descrição válida para o conjunto das cidades européias. Ao longo de suas sessenta páginas, são expostos todos os temas inescapavelmente presentes quando o problema da cidade é abordado, em especial a "relação dialética e não causal entre a tipologia dos edifícios e a forma urbana", cujo desenvolvimento ao longo da história ele procura delimitar. Ao ler Aymonino, as coisas ficam simples e em completa oposição à interpretação mística que por vezes acompanha a evocação do par morfo/tipo. As palavras, despidas da redundância que costuma irromper em certos textos italianos, evocam observações concretas, imagens que qualquer um, por menor que seja seu interesse pelas cidades, pode compreender. *Tipologia edilizia*, a tipologia dos edifícios, ou melhor, a tipologia edificada, o conjunto dos tipos que, em uma cidade ou bairro, permite caracterizar o tecido construído; *forma urbana* (o termo "morfologia" também aparece, mas pouco), o que permite caracterizar a cidade como conjunto, como totalidade: seu perímetro, o traçado da muralha e das vias principais, a posição das praças, dos monumentos, a localização dos equipamentos maiores.

A tipologia (por extensão, a palavra às vezes designa o conjunto dos tipos estudados) é apresentada como "um instrumento e não uma categoria, [...] um dos instrumentos que permitem conduzir o estudo dos fenômenos urbanos". Ferramenta de trabalho, "não é necessário ater-se a uma definição única da tipologia, mas a constantes redefinições em função das pesquisas". E Aymonino convida-nos a efetuar estudos análogos sobre outras cidades a fim de coletar material para o conhecimento das cidades européias que permita verificar ou negar suas hipóteses e verificar ou corrigir os conceitos por ele utilizados.

O estudo da relação entre os tipos construídos e a forma urbana é "o meio para compreender a estrutura da cidade ao mesmo tempo como continuidade histórica de um processo e como fenômeno parcial de tal continuidade"; ele não constitui um fim em si mesmo e deve ser acompanhado por uma análise dos "elementos da estrutura urbana" e dos "processos de crescimento". Isso porque não se trata apenas de fixar uma imagem num instante determinado e

[21] Título da introdução de Aymonino, da qual foram extraídas as citações que se seguem.

numa localização precisa, e sim de compreender – por meio de uma atenção particular às modificações que afetam a cidade no tempo e no espaço – as rupturas que estão na origem da "formação da cidade contemporânea" (em uma referência à problemática que será desenvolvida em *Le città capitali*).

Uma dessas rupturas é "o momento em que a cidade passa a abarcar a muralha em sua própria forma, abandonando sua forma precedente arquitetonicamente caracterizada pela presença de um cercamento". É o momento em que não há mais um *dentro* e um *fora*, mas sim um *centro* e uma *periferia* no sentido atual. Uma outra ruptura é a *mudança de escala tipológica* que se produz no momento em que a unidade de intervenção deixa de ser a casa ou a parcela edificada e passa a ser o renque, o quarteirão ou o loteamento.

Após esses deslocamentos relativamente modestos, após essas mudanças na relação tipo/forma urbana, ocorre "uma reviravolta total, até mesmo o desaparecimento [da forma urbana estabelecida], ao menos se utilizarmos os mesmo critérios aplicados aos exemplos do passado".

> A relação entre o tipo de edifício e a forma urbana é completamente subvertida, esta última passa a derivar mecanicamente da quantidade de edificações sem determinar, em contrapartida, sua qualidade. Pode-se dizer que a forma urbana absorve o crescimento sob o aspecto de extensões sucessivas sem organizar previamente suas características e relações. Logo, não há mais forma urbana, mas somente fenômenos urbanos.

Conforme os lugares, tais rupturas dão-se em épocas diferentes e sob formas diferentes. Assim, a mudança de escala tipológica ocorre em Londres no século XVIII, engendrando o loteamento das propriedades fundiárias, os *estates*, em uma infinidade de *terraces*; em Viena e Paris em meados do século XIX, com a construção do Ring e com as obras de Haussmann,[22] quando são codificados e se generalizam novos tipos de vias e de imóveis; após 1918, em cidades mais modestas, em que as pressões econômicas e demográficas não são tão intensas como nas capitais. Porém, o que conta não é a simultaneidade dos fenômenos, mas a semelhança em sua sucessão. Segundo Aymonino, é possível definir as características gerais das cidades ocidentais sabendo-se que

[22] Indo além das hipóteses de *La città di Padova*, Aymonino registra seu objetivo de "identificar algumas leis gerais do crescimento das cidades na fase do capitalismo burguês e determinar, por meio de comparações, os caracteres particulares que pouco a pouco tais leis assumiram na realidade física (tanto histórica como empírica) de cada estrutura urbana". E cita Togliatti: "As transformações em comum ao conjunto do mundo capitalista não se realizam da mesma maneira em todos os lugares, não provocam as mesmas conseqüências práticas em todos os lugares, não criam problemas idênticos em todos os lugares" (C. Aymonino; G. Fabri et al., *Le città capitalli del XIX secolo, Parigi e Vienna*, 1975).

a

b

c

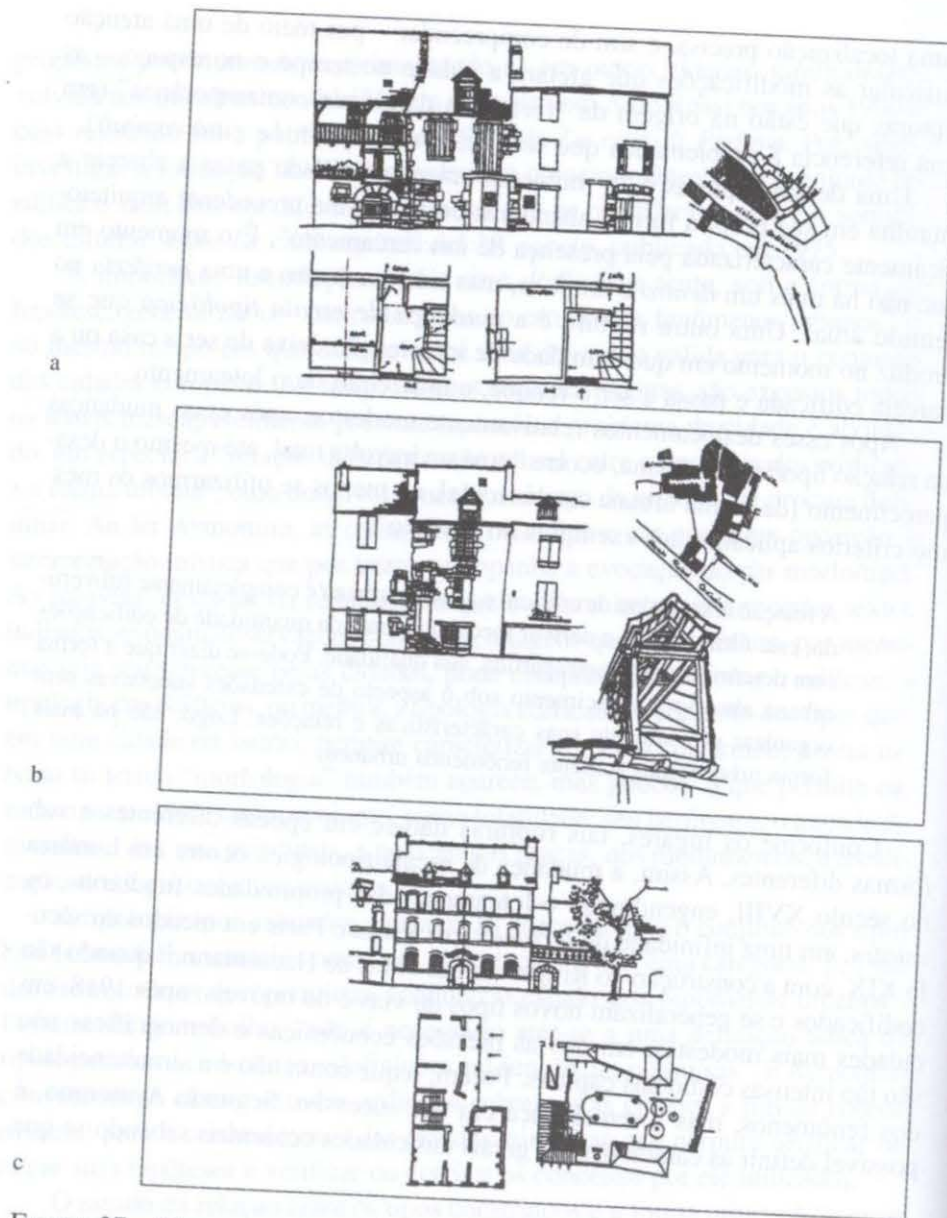



FIGURA 37 – Tipos e codificação: as fachadas (Marcillac, Aveyron)
As casas comuns do burgo são variações de um mesmo tipo. Elas refletem as condições da produção artesanal, a semelhança dos modos de vida e de referências no seio da sociedade rural da Idade Média. Ademais, pode-se distinguir a casa de um vinhateiro (a) daquela de um agricultor ou artesão (b). A casa do "notável" (c), construída do lado de fora da muralha, em um terreno maior, pode ser identificada sem dificuldade: fachada regrada, modenatura, balaustrada
(PH. PANERAI, 1969)

"rapidamente o fenômeno se difunde e tende a ser análogo em todas as cidades onde se manifesta".

Método da análise tipológica

Com as pesquisas de Muratori e Aymonino, fica evidente a necessidade de um conhecimento do objeto antes de se passar para sua interpretação,[23] de um trabalho preliminar de elaboração dos tipos, que requer método e tempo e constitui a única garantia possível contra o esquematismo e a abstração. Caso a realidade resista à análise, resta, como aspecto essencial do trabalho, o questionamento sistemático *in situ*.

O tipo *é* o conjunto de caracteres organizados em um todo, constituindo um instrumento de conhecimento por meio da "abstração racional" e permitindo distinguir categorias de objetos ou fatos.[24] Dito de outro modo, um tipo é um objeto abstrato, construído pela análise, que reúne as propriedades essenciais de uma categoria de objetos reais e permite explicá-las com economia. A análise tipológica pode ser aplicada a conjuntos de objetos muito diferentes em uma mesma cidade. Ela permite mensurar como cada objeto concreto é produzido por variações do tipo, eventualmente pelo cruzamento de dois ou mais tipos. E, tendo sido aplicada no ordenamento do conjunto, permite compreender a lógica das variações, as leis de passagem de um tipo a outro; em resumo, permite estabelecer uma *tipologia*.

A análise tipológica pode se situar em diversos níveis, e uma tipologia concluída deve ressaltar a articulação entre tais níveis: como a lógica de um nível influi sobre outro, quais são os traços característicos de um nível que permanecem sendo pertinentes a outro? Ainda que não seja o caso de se estabelecer regras absolutas, nem de definir todas as tipologias possíveis, podemos fornecer algumas indicações gerais o bastante para serem aplicadas a diferentes níveis, porém suficientemente precisas para permitir uma prática real de análise. Nesse sentido, distinguiremos quatro fases: a definição da abrangência; a classificação prévia; a elaboração dos tipos; a tipologia.

Definição da abrangência

Muitas tentativas de estabelecer tipologias resultam infrutíferas porque não se toma o cuidado de se definir claramente, de antemão, o que irá ser estudado.

[23] Referindo-se a Claude Lévi-Strauss, Aymonino especifica: "Dizemos que é impossível discutir um objeto e reconstruir a história de suas origens sem saber de antemão o que ele é, [...] sem antes ter esgotado o inventário de suas determinações internas" (*La città di Padova*, op. cit.).
[24] ROBERT, *Dictionnaire de la langue française*.

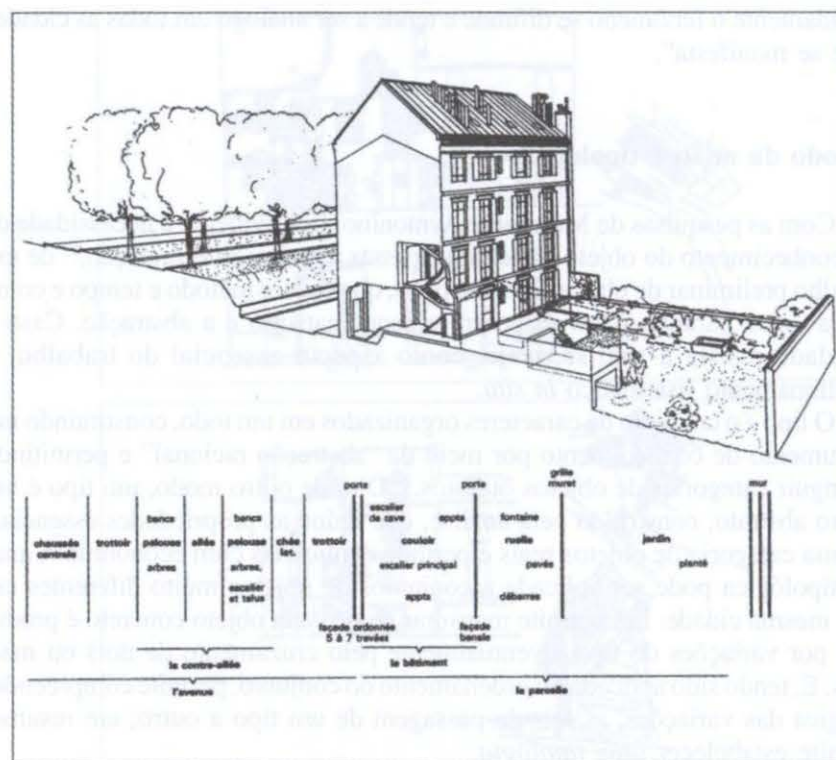



FIGURA 38 – As seqüências, uma parcela (Versalhes, Avenida de Saint-Cloud)

A análise tipológica pressupõe descrições detalhadas, e a representação por meio do desenho faz parte dessa descrição. O corte em perspectiva mostra o percurso da avenida até o fundo da parcela

(J. Castex; P. Celeste; Ph. Panerai, *Lecture d'une ville, Versailles*, 1980, desenho de B. Rombauts)

Evidentemente, a definição da abrangência está vinculada às questões que se pretende responder; mesmo assim, dois aspectos intervêm: a escolha dos níveis e a determinação da área de estudo.

Escolha de níveis: como a tipologia começa por uma classificação, é preferível classificar os objetos que pertencem a um mesmo nível de leitura do tecido urbano.

Coloca-se aqui a questão do recorte e de sua pertinência. Um recorte exterior ao observador e anterior à análise – como, por exemplo, o parcelamento – proporciona certa segurança. Contudo, cedo ou tarde, ele se mostra incapaz de explicar a organização complexa do tecido. Vejamos alguns casos: lotes grandes

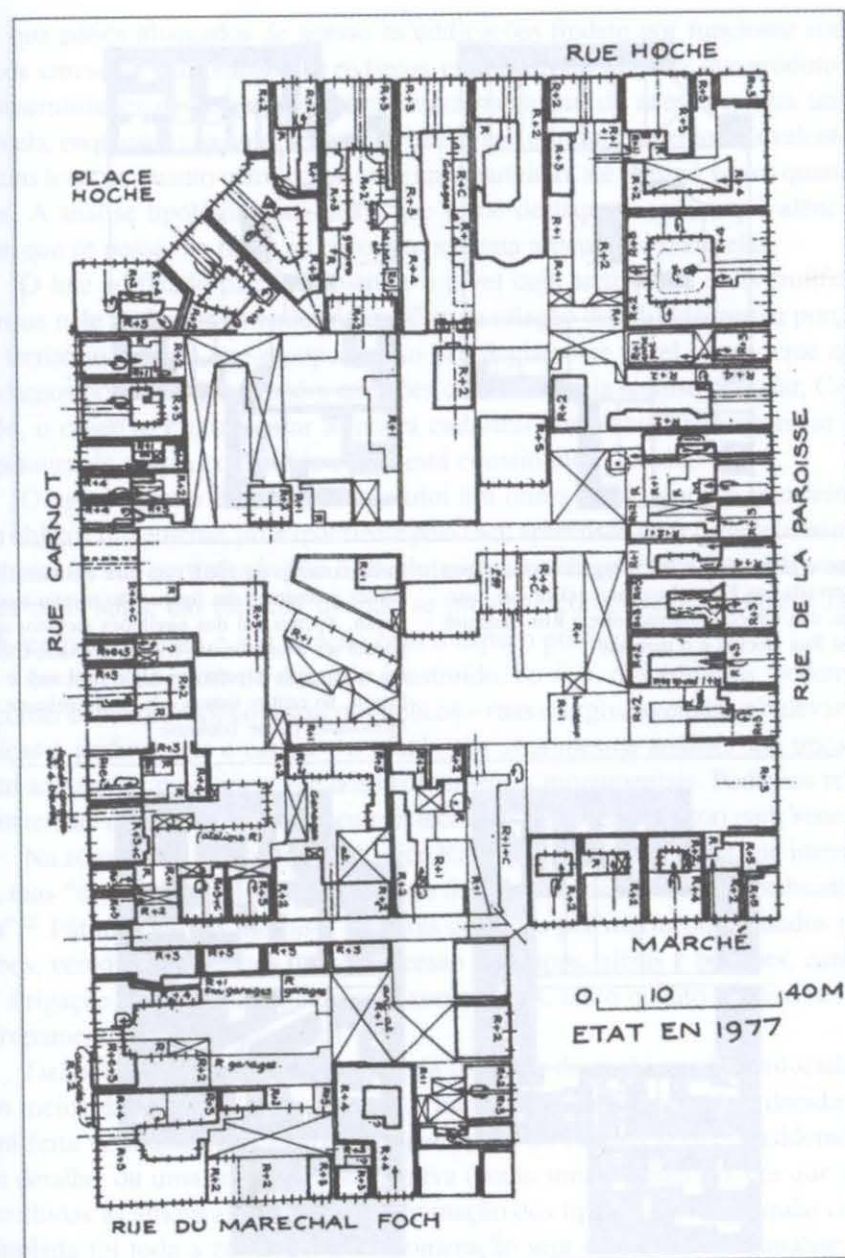
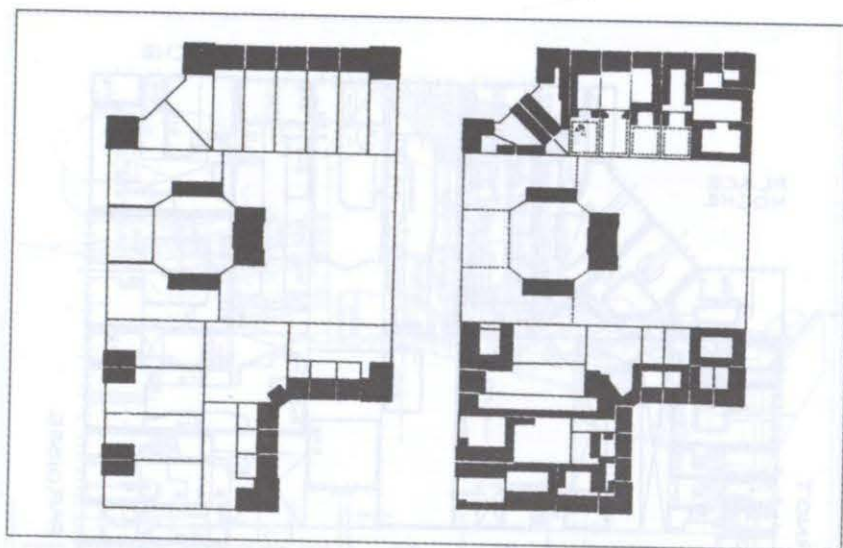
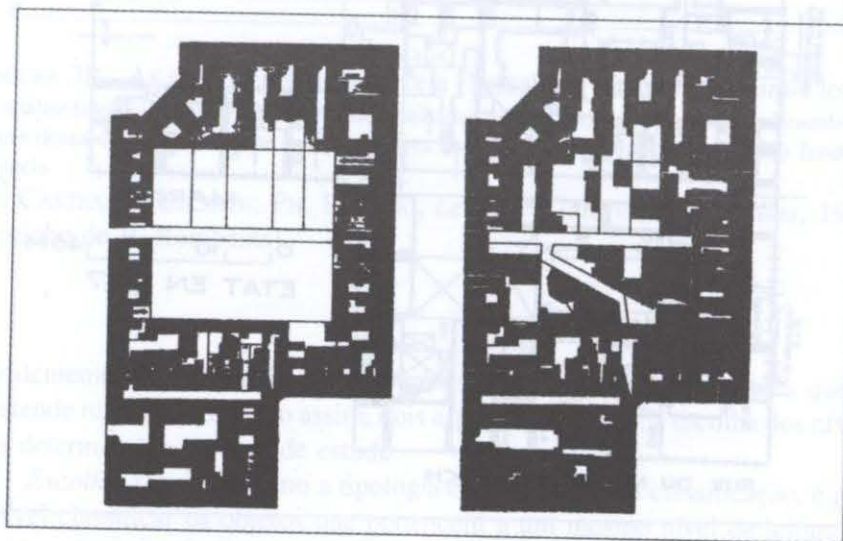



FIGURA 39 – Tipologia concreta: um quarteirão, formação do quarteirão de Toulouse, em Versalhes

A planta cadastral fornece uma base de trabalho cômoda para registrar a altura dos edifícios, a posição de entradas, vielas, vestíbulos e escadas, o ordenamento das fachadas, etc.

(Levantamento de J. Castex)

Situação entre 1670 e 1675, segundo uma planta preservada em Estocolmo: não existe um quarteirão, mas um espaçamento entre a Rua Dauphine (atual Rua Hoche) e o mercado

Levantamento de 1685 (gravura em metal): a nitidez geométrica das figuras não resistiu à ocupação. Apenas um dos pavilhões isolados que podem ser avistados da Avenida de Saint-Cloud foi construído: o palacete duplo de Livry e du Plessis, ao centro, tomou o lugar do palacete de Montansier ou de Toulouse

Cadastro de 1813: o palacete de Toulouse, que há um século já estava completamente cercado em seu enclave no miolo do quarteirão, foi demolido quando da Revolução Francesa. O perímetro do quarteirão se adensou até a ossificação

Cadastro atualizado de 1975: o perímetro do quarteirão variou pouco. Somente seu miolo foi ocupado com edificações ao longo das vielas; contudo, o mundinho protegido dos pavilhões e das mansões, verdadeiro fragmento de subúrbio no centro da cidade, findou por desaparecer em razão de realizações inteiramente desordenadas

(J. Castex; P. Celeste; Ph. Panerai, *Lecture d'une ville, Versailles*, 1980)

em que pátios alongados de acesso às edificações findam por funcionar como becos sem saída (lembrando que os becos, em geral, não são mais que produto de desmembramentos de grandes lotes); uma passagem dá acesso a uma única parcela, enquanto uma outra reagrupa vinte delas; um equipamento equivalente a alguns lotes, enquanto outro ocupa todo um quarteirão, até mesmo vários quarteirões. A análise tipológica pressupõe que se dê destaque a essas equivalências para que se possa, ao fim e ao cabo, propor uma articulação entre elas.

O lote edificado parece constituir o nível cuja análise é a mais frutífera, porque nele podemos entender de imediato a relação do edifício com a porção de território urbano que o suporta. Ao privilegiar esse nível, é evidente que findamos por abranger também questões colocadas pela análise parcelar. Contudo, o objetivo é ultrapassar a leitura cadastral em planta, para observar na espessura da massa construída como está constituído o tecido.

O agrupamento de parcelas constitui um outro nível, sendo o *quarteirão* um objeto conveniente, principalmente pela fácil apreensão de seu parcelamento. Entretanto, sua pertinência não é absoluta, e outros fragmentos permitem análises mais sutis, em especial quando se pretende compreender o face a face dos renques de lotes e sua relação com o espaço público.

Ao invés de partir do domínio construído, ou seja, dos edifícios, podemos escolher como unidades os espaços públicos – ruas e largos, avenidas e bulevares, praças e jardins, cais e canais – e reunir, em uma mesma análise, seu traçado com aquele dos monumentos e dos ordenamentos monumentais. Podemos também tentar "definir mais globalmente os tecidos", como fez Muratori para Veneza.

Na zona rural, como sugere Placide Rambaud, não é a parcela que interessa, mas "o conjunto do espaço cultivado do qual a família retira sua subsistência".[25] Pátios e jardins, hortas e pomares cercados por muros ou limitados por sebes, veredas e caminhos que dão acesso a campos, aléias e bosques, canais de irrigação e pontes são igualmente construções, tanto quanto prédios, e seu agrupamento forma a paisagem.

Delimitação da zona de estudo: ela depende da problemática colocada e dos meios disponíveis (tempo, recursos humanos), mas é necessário decidir se será feita uma análise exaustiva, em que todos os objetos serão considerados em detalhe, ou uma análise representativa (como uma sondagem), em que são escolhidas as amostras e, após a determinação dos tipos, verifica-se quão contemplada foi toda a zona. Caso a aglomeração seja significativa, a análise de um bairro, ainda que restrito, pressupõe a segunda solução. Um bom conhecimento da cidade em questão e dos "fenômenos urbanos" mais gerais permite, com um pouco de intuição, determinar as amostras pertinentes.

[25] P. Rambaud, *Societé rurale et urbanisation*, 1968.

Classificação prévia

Certa experiência com a prática da tipologia permite adiantar essa fase; apresentamos a seguir, correndo o risco de nos alongarmos um pouco, o caso em que todas as operações são explicitadas.

Começaremos por um inventário.

É uma fase de observação minuciosa dos objetos, em que procuramos descrevê-los para deixar claras as propriedades que os distinguem e estabelecer critérios. Tal descrição, tão completa quanto possível, pode parecer entediante. Por qual razão consignar de modo sistemático o número de andares e de vãos, entrar em pátios, indicar escadas, repertoriar os materiais empregados, inventariar os sinais de apropriação, registrar as atividades? Sobretudo quando se tem a impressão de que a mesma coisa se repete infinitamente, de uma casa a outra, de uma parcela à parcela vizinha.

"É preciso ir ainda mais devagar, quase obstinadamente. Obrigar-se a escrever aquilo que não tem interesse algum, aquilo que é o mais óbvio, o mais banal, o mais tênue", disse Georges Perec.[26]

Caso o número de objetos seja um tanto elevado, é possível que o inventário venha a se tornar sistemático: faremos, a cada vez, as mesmas perguntas e, conforme as respostas, veremos aparecer semelhanças, parentescos ou diferenças. Sem nos darmos conta, já estaremos manipulando critérios, ainda que sua determinação continue sendo empírica.

A partir das respostas a esses diferentes critérios, podemos fazer uma primeira classificação, isto é, agrupar em uma mesma família os objetos que ofereçam a mesma resposta a uma série de critérios. O modo mais eficaz consiste em começar pelos casos mais claros, provisoriamente descartando os objetos que tenderíamos a incluir em duas famílias ao mesmo tempo ou que pareçam não pertencer a nenhuma delas.

Tendo efetuado tal classificação preliminar, é necessário verificar se há mais diferenças entre dois objetos pertencentes a duas famílias diferentes do que entre dois objetos pertencentes a uma mesma família; eventualmente, será preciso recomeçar a classificação e rever os critérios. Assim como as famílias ainda não são os tipos, essa classificação ainda não é uma tipologia: ela constitui apenas um primeiro agrupamento que irá permitir elaborar os tipos.

[26] G. Perec, *Espèces d'espaces*, 1967.

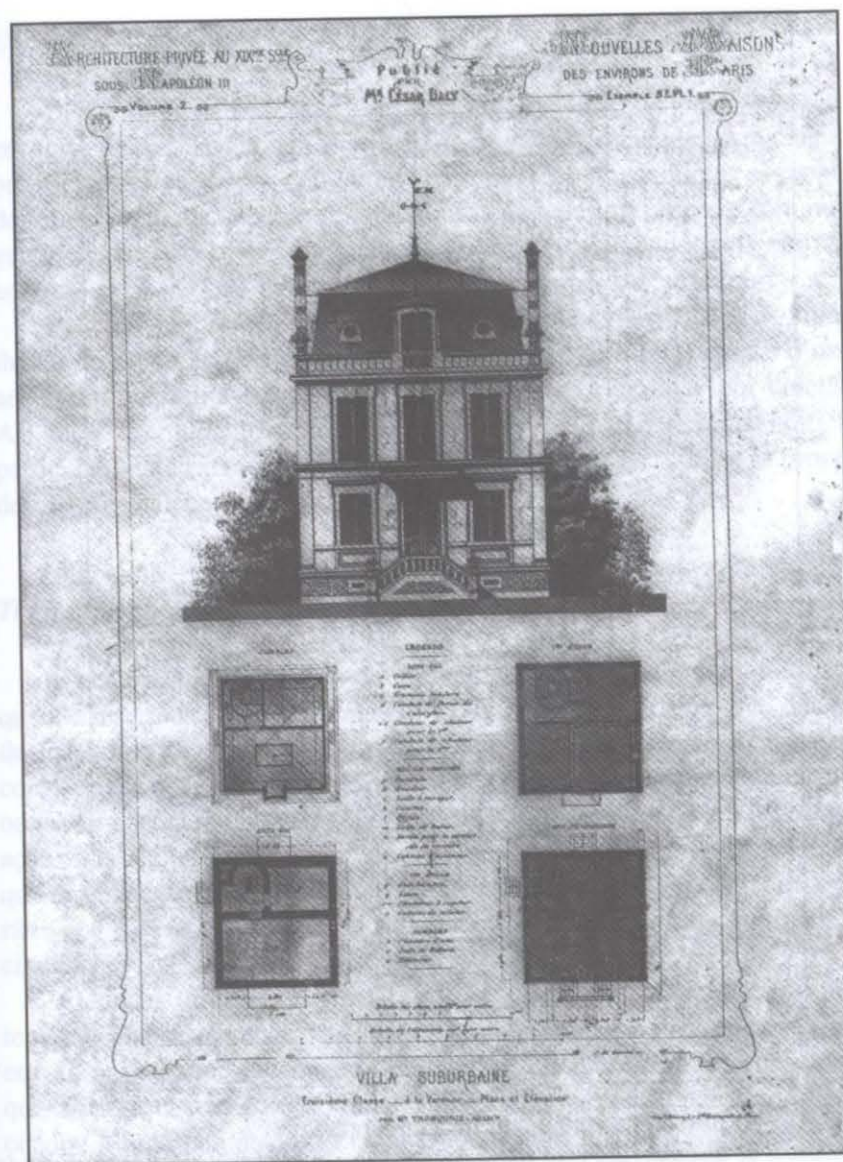



Figura 40 – A codificação do tipo na obra de César Daly

O conjunto de antologias de arquitetura doméstica elaboradas no século XIX apresenta-se como um inventário de diferentes edificações: prédios urbanos, mansões suburbanas, classificadas pelo custo (a terceira classe, à qual pertence esta casa, é reservada à pequena burguesia). Graças à importância da sua difusão e adoção, a obra de Daly representa uma verdadeira codificação dos tipos edificados, os quais, abstraídos de uma localização precisa, ficam disponíveis para qualquer gênero de reaproveitamento. O caminho rumo à "planta-tipo" aberto por Durand evidencia-se com a ruptura cada vez mais nítida entre a arquitetura e o chão.

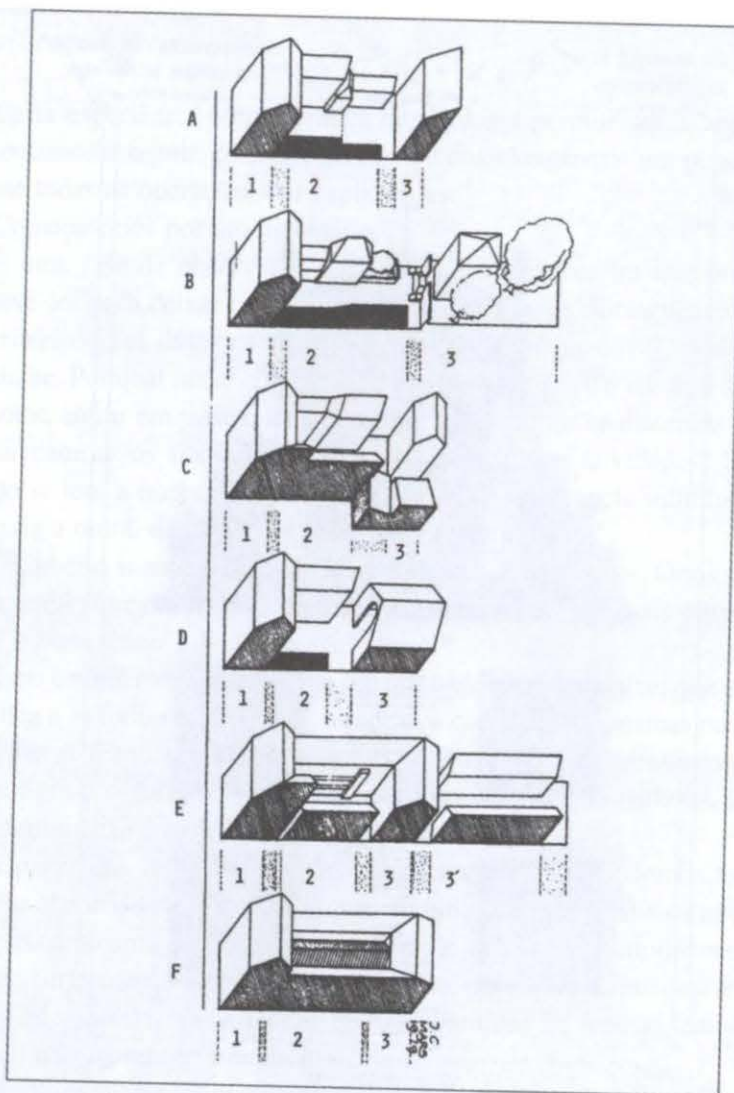



FIGURA 41 – O imóvel urbano e a utilização da parcela

Possibilidades de adaptação dos tipos edificados nos lotes de maior profundidade no centro de Versalhes. A lógica da utilização define três porções em seqüência: um prédio principal junto à rua (1) com um portão de entrada no eixo da fachada; um pátio-viela alongado (2) dando acesso, de um lado e de outro, a edificações secundárias (estrebarias, depósitos, oficinas e moradias populares) com apenas uma fachada insolada e apoiadas nos muros de meação; uma edificação no fundo da parcela (3)

Entre essas três porções, fraturas mais ou menos espessas (indicadas em pontilhado) dão testemunho da não-homogeneidade do tecido, qualidade esta que desaparecerá, no caso de Paris, com as obras de Haussmann. Em dois casos (B e E), a profundidade maior permite uma ocupação redundante no fundo da parcela

(J. CASTEX; P. CELESTE; PH. PANERAI, *Lecture d'une ville, Versailles*, 1980)

Elaboração dos tipos

O tipo se constrói. Essa construção por abstração racional pode ser feita em duas etapas. Primeiramente, para cada família estudada, explicitamos as propriedades dos objetos que a compõem. Em seguida, reunimos as propriedades em comum dos objetos de uma família para definir o tipo; o conjunto das propriedades não compartilhadas mostra as variações possíveis em relação ao tipo.

Pode acontecer que um objeto real reúna as propriedades do tipo e as ilustre de modo eloqüente; falamos então do *exemplo-tipo*. Esse é o caso de arquiteturas eruditas codificadas em tratados e difundidas por coletâneas. A análise de arquiteturas vernaculares também permite determinar edificações particularmente exemplares, nas quais estão concretizadas todas as propriedades de uma categoria mais ampla.

Tipologia

Esses tipos isolados não são de grande interesse e só adquirem sentido quando inseridos em um sistema global. A tal sistema – o conjunto dos tipos e de suas relações – denominamos tipologia. A seguir, devemos tentar explicar como certos tipos são deduzidos de outros por meio de cruzamentos, junções ou modificações, como os tipos se deformam, até onde pode ir o jogo das variações sem alterar o tipo, etc. Podemos, igualmente, refletir sobre os elementos que fundamentam o reconhecimento social do tipo, que lhe conferem esse caráter que está na base do consenso ou, pelo contrário, constatar seu desaparecimento.

Além das variações possíveis a partir de cada tipo, uma tipologia suficientemente elaborada deixa evidentes as equivalências e as hierarquias que estruturam a forma urbana. Já observamos como a associação de várias pequenas parcelas em renque "funciona" como uma grande parcela. A tipologia conduz a uma compreensão da arquitetura inserida em um tecido. Os tipos edificados são duplamente determinados, por uma cultura e por uma localização, mas tal determinação não tem nada de determinista: num dado lugar e para uma dada época, várias soluções são possíveis. A história do projeto inscreve-se nessa possibilidade.

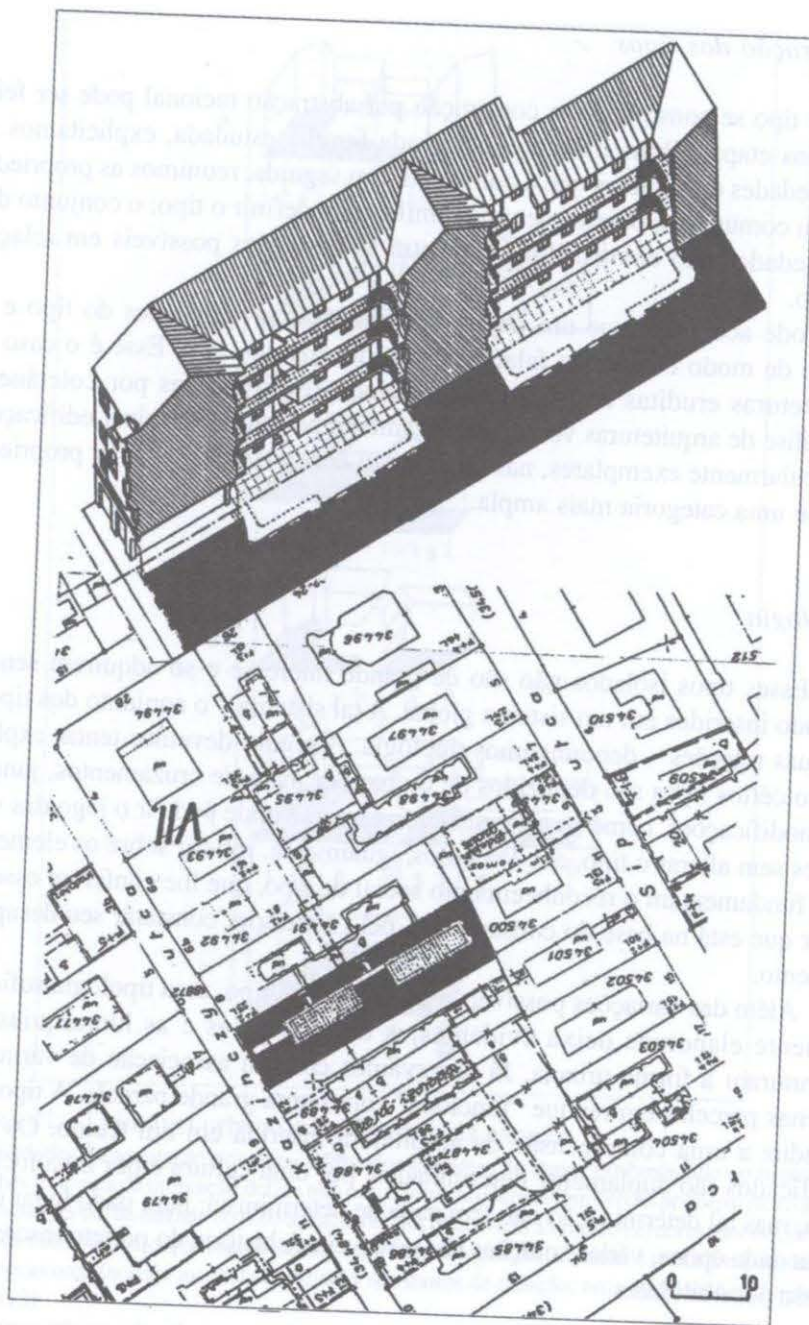



FIGURA 42 – Edificação e tecido urbano em Budapeste
(G. SENSINI, *La ville de Budapest et les immeubles à loyer du XIX^e siècle*, 1992)

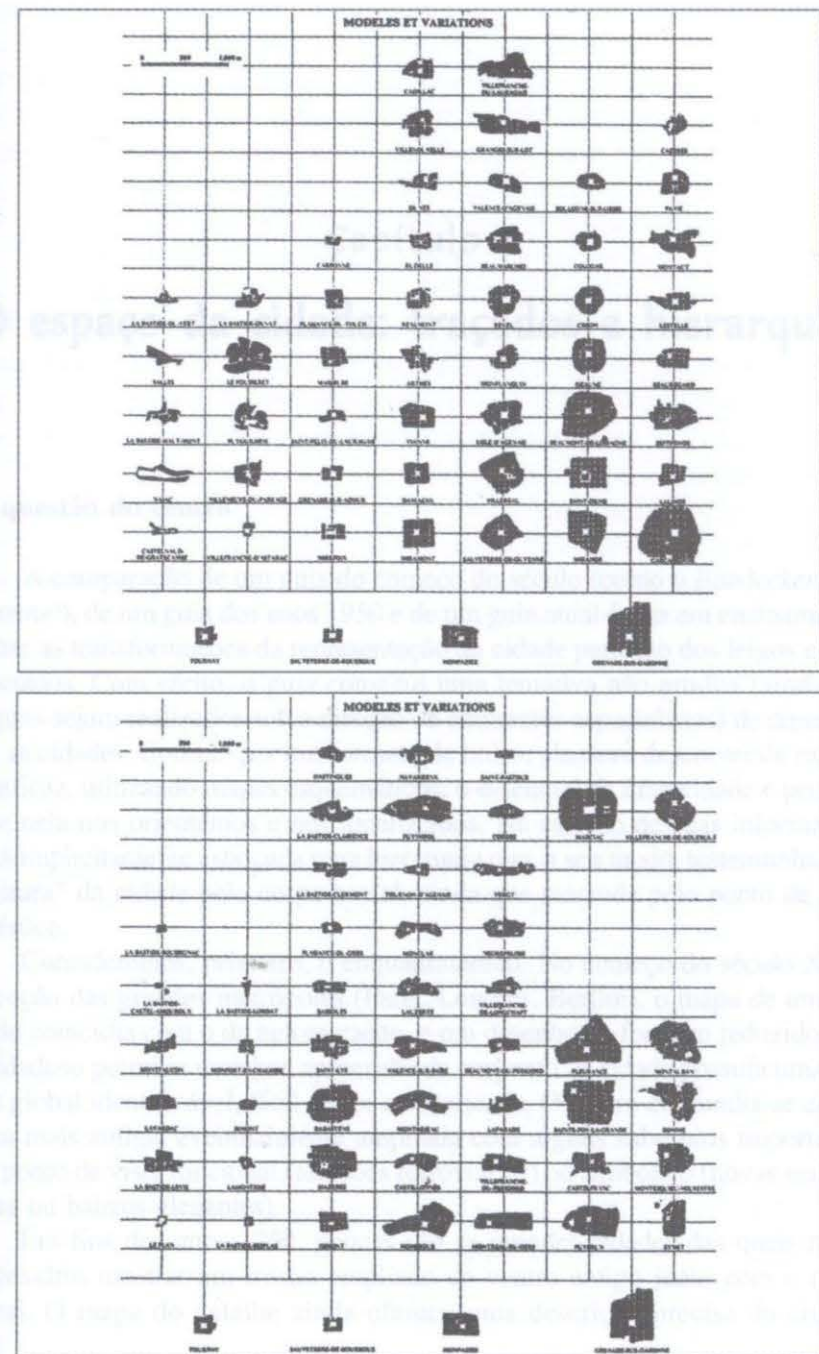



FIGURA 43 – As *bastides*, modelos e variações
(F. DIVORNE; B. GENDRE; B. LAVERGNE; PH. PANERAI. *Les bastides*...,1985)

Capítulo 6

O espaço da cidade: traçados e hierarquias

A questão do centro

A comparação de um guia do começo do século (como o *Baedecker* ou o *Joanne*[1]), de um guia dos anos 1950 e de um guia atual é rica em ensinamentos sobre as transformações da representação da cidade para uso dos leigos e não-iniciados. Com efeito, o guia constitui uma tentativa não erudita (ainda que alguns sejam realizados sob a direção de eminentes especialistas) de representar as cidades. Contido por um formato de bolso, ele deve descrever de maneira eficaz, utilizando mapas esquemáticos, o essencial de uma cidade e permitir que nela nos orientemos e nos localizemos. Na seleção de suas informações está implicitamente esboçada uma hierarquia que, a seu modo, testemunha uma "leitura" da cidade pelo corpo social, ainda que marcada pelo ponto de vista turístico.

Consideremos, primeiro, o enquadramento. No começo do século XX, à exceção das grandes metrópoles (Paris, Londres, Berlim), o mapa de uma cidade coincidia com o da aglomeração, e um desenho de formato reduzido mas cuidadoso permitia uma boa apreensão de conjunto. A cidade possuía uma forma global identificável, fácil de ser memorizada. O centro confundia-se com a área mais antiga, eventualmente ampliada com alguns subúrbios importantes do ponto de vista funcional (estações ferroviárias) ou simbólico (novas instituições ou bairros elegantes).

Em fins dos anos 1950, poucas são as grandes cidades das quais não é necessário mostrar um trecho ampliado do centro antigo junto com o mapa geral. O mapa do detalhe ainda oferece uma descrição precisa da cidade,

[1] Os primeiros guias modernos de viagem trazem informações técnicas (horários de trem, hotéis) e sobre pontos turísticos dignos de visita.

as vias são indicadas de acordo com sua importância relativa, os monumentos estão representados. O mapa geral procede por seleção: apenas as vias principais são indicadas, em especial aquelas que desempenham um papel no tráfego automotivo; quanto aos edifícios, são assinalados os marcos e os serviços na escala da aglomeração, principalmente oficinas e postos de serviço. Mais ainda, o mapa geral ultrapassa os limites do enquadramento do desenho e a forma da cidade não pode mais ser descrita pelo seu contorno: quem quiser obter uma imagem do todo será forçado a construí-la a partir de alguns elementos.

Hoje em dia, praticamente todas as cidades explodiram e quase todos os guias passaram a incluir um mapa esquemático da aglomeração, no qual dados geográficos relevantes – rios, florestas, montanhas – estão misturados com traçados de auto-estradas, estações rodoviárias e aeroportos, permitindo uma orientação em uma escala territorial na qual os detalhes da cidade não têm mais tanta importância.

A variação no enquadramento deixa evidente uma das características principais da cidade moderna: a inversão da relação centro/periferia, conseqüência de uma aceleração sem precedentes do crescimento urbano ao longo do século XX. No começo do século, o "tecido consolidado" (em alguns casos ainda contido por uma muralha) ocupava o essencial do território urbanizado. A esse foram agregados alguns arrabaldes ao longo das vias de acesso, mas de pequena importância, tanto demográfica como espacial. Já hoje em dia, a maior parte da população e a quase totalidade da superfície urbanizada estão fora do centro antigo e da cidade-mãe. As edificações, invadindo territórios pouco ou nada preparados para recebê-las, cercam aldeias e zonas agrícolas, indústrias e florestas.

Curiosamente, tal situação não se limita a países ou a regiões de forte expansão demográfica; ela é encontrada também em aglomerações cuja população já se estabilizou. As mudanças de modos de vida, as novas exigências em matéria de conforto, as novas modalidades de consumo e lazer engendram uma expansão da superfície urbanizada, ao mesmo tempo em que o centro antigo vai perdendo habitantes. Essa circunstância atinge hoje tanto as cidades grandes quanto as pequenas, tanto as cidades antigas quanto as mais recentes, tanto os países pobres quanto os ricos. Os centros históricos do Rio de Janeiro ou do Cairo são apenas um ponto se comparados à área metropolitana; Paris intramuros representa apenas uma pequena área no conjunto da aglomeração; Orléans teve sua área duplicada em quinze anos, enquanto sua população cresceu apenas 15% no mesmo período.

Tal constatação tem duas conseqüências: a noção de centro modificou-se profundamente em poucas décadas; as grandes aglomerações possuem vários pólos.

A modificação da noção de centro pode ser interpretada como um ajuste histórico: o que ontem era novo tornou-se antigo. Porém, a dupla explosão – da forma de conjunto e do tecido urbano – no processo de urbanização dos trinta

últimos anos acrescenta à distinção cronológica uma ruptura morfológica quase irredutível. Em relação aos fragmentos isolados típicos das novas periferias, qualquer conjunto de tecidos consolidados que apresente, ao mesmo tempo, um mínimo de compacidade e de homogeneidade, de ordenamento de espaços públicos e de mistura de funções, parece ser um centro. Em relação à paisagem dominante da aglomeração, o centro tornou-se uma singularidade, quase uma exceção. E ainda que o centro atual já tenha ultrapassado em muito o centro histórico de ontem, seu significado relativo na aglomeração foi reduzido em face da explosão desta última.

O que é esse centro, e como ele é percebido, reconhecido, vivido? A resposta pode não ser única, e a pergunta obriga a distinguir categorias não tanto por áreas culturais ou por tipologias de cidades quanto pelo avanço maior ou menor do processo de reconquista do centro antigo.

Antes de mais nada, qual é o centro? Tratando-se de grandes cidades, capitais ou metrópoles, pode-se pensar em um aglomerado que inclui o centro histórico e os arrabaldes antigos, os bairros elegantes do século XIX, as expansões ordenadas da primeira metade do século XX, alguns setores que foram objeto de ações de renovação, uma parte dos bairros novos que substituíram antigas zonas industriais ou portuárias...

Seu todo é caracterizado pela existência de uma massa edificada onde coexistem antiguidade, variedade e diversidade, pela clareza dos espaços públicos e cuidado no seu tratamento, por uma forte concentração de equipamentos públicos e instituições, pela presença expressiva de atividades comerciais, pela complexidade das funções. Por fim, a concentração dos meios de transporte e a superposição de suas diferentes escalas são um indício inequívoco da centralidade: estradas de ferro e estações nacionais e internacionais avizinham-se de linhas de trens de subúrbio, de terminais de companhias aéreas e de ônibus de longa distância, do metrô e dos ônibus metropolitanos. É também o contexto de um consumo em que se mesclam turismo e lazer, em que se concentram teatros e museus, monumentos e bairros pitorescos, em que se encontram bares, restaurantes e lanchonetes, lojas de suvenires e de produtos locais, casas de espetáculos, boates e clubes (ainda que alguns se situem em bairros excêntricos).

Ressalvados os ajustes em razão das condições geográficas, econômicas e culturais próprias de cada cidade ou país, tal definição pode convir para Paris ou Milão, Cairo ou Istambul, Montreal ou Montevidéu.

O alargamento do centro pode se dar de diversos modos. Paris, com sua estrutura radioconcêntrica, conserva uma hierarquia que mantém o centro histórico numa posição de fato central. Foi em torno dele e graças às sucessivas muralhas que a cidade se constituiu; e seu alargamento à escala da aglomeração reflete o crescimento gradual da cidade. Ainda hoje as características de

centralidade não atingiram integralmente o anel de *faubourgs* anexados por Haussmann e quase não ultrapassam a antiga muralha de Thiers. Para além do bulevar periférico, mesmo as cidades mais antigas, como Saint-Denis ou Argenteuil, permanecem como centros apenas locais. E a extensiva descentralização de equipamentos científicos e universitários, inexoravelmente em curso desde os anos 1950 (Saclay, Orsay, Nanterre), não criou os esperados pólos.

Em Barcelona, o centro atual constituído em torno do Paseo de Gracia está justaposto ao centro histórico. O conjunto é um todo bastante compacto a partir do qual as características de centralidade decrescem de maneira gradual no contexto homogêneo da *ensanche* para ressurgir sob a forma de centros secundários, coincidindo com antigas aldeias: Gracia, Sarria, Clots, Sants. Alguns bairros mais velhos, como Poble Nou, assistem à mudança de seu *status* e participam desse alargamento/dispersão da centralidade.

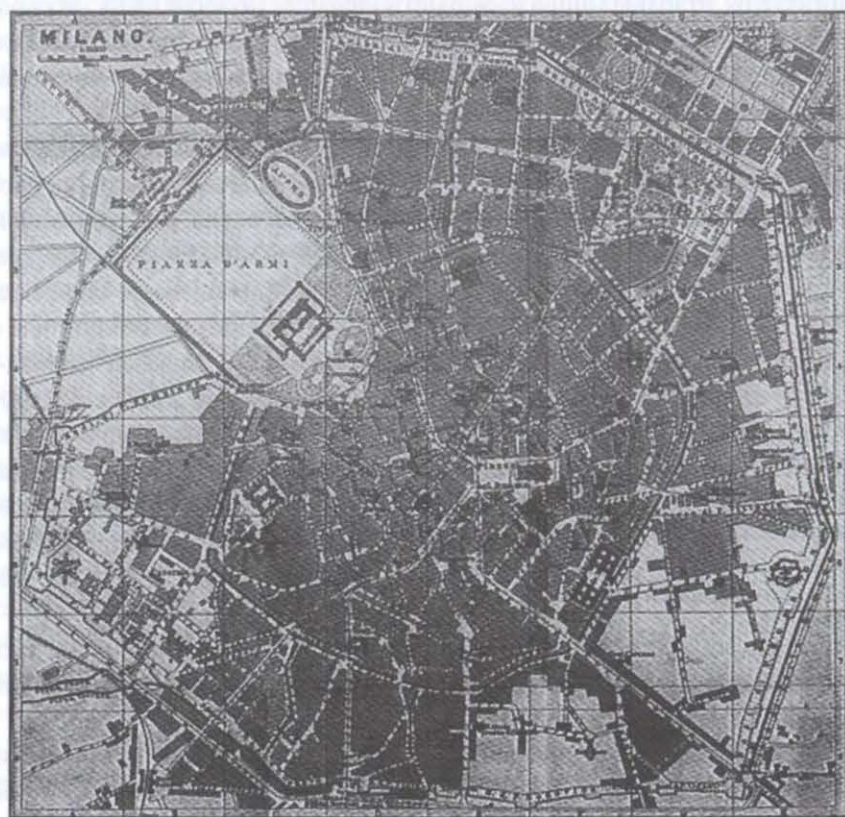



FIGURA 44a – Mapa de Milão
(K. BAEDEKER, *Manuel du voyageur, Italie septentrionale*, Leipzig, 1886)

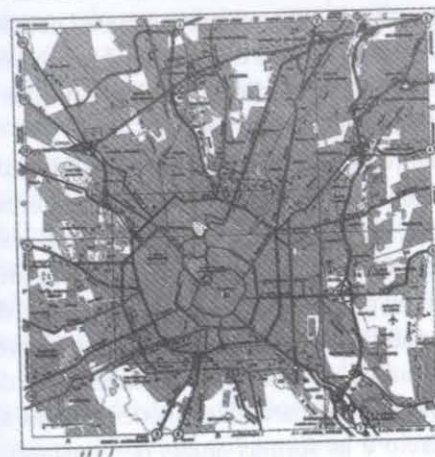
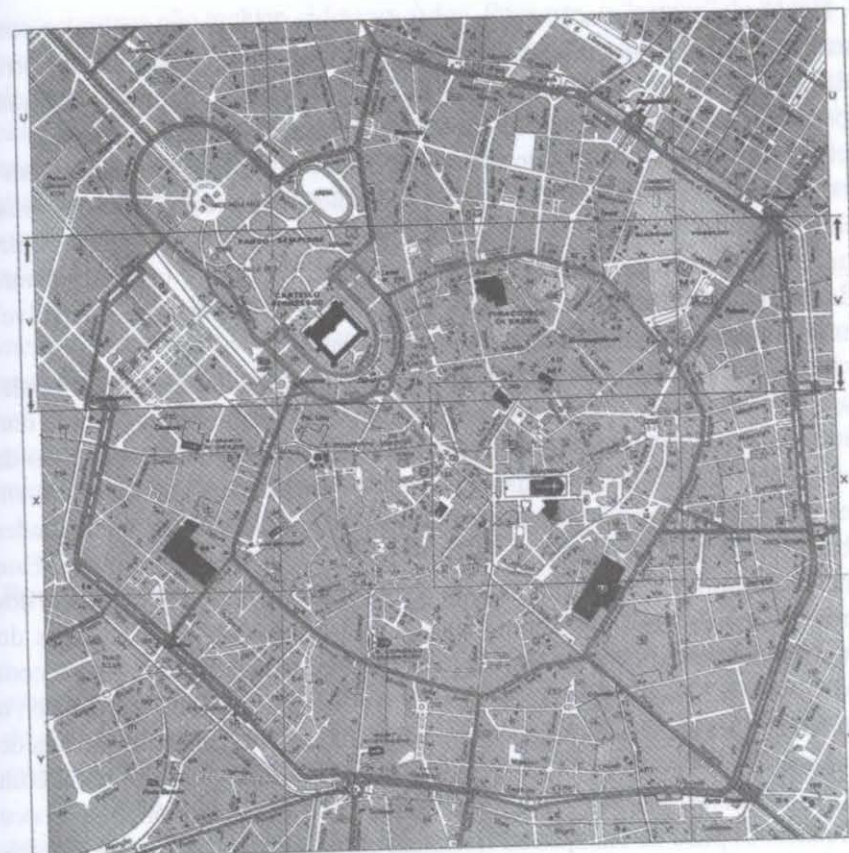



FIGURA 44b – Mapa de Milão
(GUIDE MICHELIN, *Italie*, Michelin et C[ie], 1993)

Em Viena, a preservação até meados do século XIX de uma muralha contornada por uma encosta de difícil ocupação isolou o centro histórico dos arrabaldes. Estes últimos desenvolveram-se como bairros autônomos com suas próprias centralidades, fornecendo um proto-exemplo do *trabantenprinzip* – o desenvolvimento explodido caro aos preceitos do Movimento Moderno. Com o enfraquecimento do Império Otomano e o fortalecimento econômico e militar da Europa tendo tornado obsoleta a manutenção de uma linha de defesa contra os turcos, a construção do Ring permitiu, a partir de 1848, criar um centro moderno, dotado de todas as instituições da cidade e do Império, que "envolve" o centro antigo e faz sua "sutura" com os arrabaldes.

Nesse alargamento dos centros aparecem complementaridades e modulações, rivalidades e concorrências. A coexistência de vários centros – cuja reunião forma *o centro* à escala da aglomeração – pode-se ajustar ao declínio de alguns deles. Tal foi o caso, bastante comum, em centros históricos ou em partes deles antes que a redescoberta de seu valor e de suas potencialidades imobiliárias os transformasse no alvo de uma sistemática reconquista. Este permanece sendo o caso de uma cidade como Londres, onde a mobilidade dos centros – ou ao menos de alguns deles – está ligada a particularidades do sistema fundiário. Ao lado de centros estáveis estreitamente identificados com atividades específicas – os negócios na City, o poder político em Westminster, o comércio em Mayfair –, as variações do valor imobiliário em conseqüência de arrendamentos enfitêuticos favorecem o surgimento de lugares da moda com durações efêmeras. Carnaby Street não é mais que uma lembrança da época dos Beatles, os *pubs* de Hampstead rivalizam com os de Chelsea, as Docklands tentam reequilibrar a situação na zona leste. Mais além, subsiste a massa nebulosa de centros secundários, antigas aldeias e novos centros dispersos pelos *suburbs*.

Contudo, apesar da nova extensão das aglomerações, os bairros antigos – mesmo quando empobrecidos – conservam um caráter central.

Por mais degradado que seja, o centro histórico do Cairo – abandonado pela burguesia desde os anos 1940 – permanece no mapa do comércio internacional (algodão, especiarias, ouro e prata), da vida intelectual (com a universidade de Al Azhar), do consumo turístico (com as butiques do Khan el Khalili), do turismo popular (com as grandes festas da Mesquita de Al Hussein) e do patrimônio cultural (com os monumentos antigos). Ele continua sendo um componente importante da identidade da cidade e de seu papel de metrópole do mundo árabe, ainda que há mais de um século boa parte das funções ligadas ao poder político, aos negócios e ao comércio e às formas atuais de consumo e cultura venham se desenvolvendo em outros bairros. Ou seja, o desinteresse pelo centro histórico e a degradação de sua massa edificada não colocam em xeque seu papel na definição da cidade e de seu centro ampliado, da qual permanece sendo um dos componentes essenciais. O que não quer dizer que novos centros não tenham sido agregados. Primeiro, o "centro" do século XIX com instituições e equipamentos modernos, seguido pelos bairros residenciais elegantes das ilhas de Zamalek e Rhoda. Posteriormente, na outra margem do Nilo, um novo deslocamento de instituições (a Universidade do Cairo, alguns ministérios e embaixadas) e, nos anos 1950, a criação de bairros ao redor de clubes e a abertura de largas avenidas onde se concentram os locais de consumo da burguesia afluente: automóveis importados, moda, mobiliário nos moldes ocidentais.

A inversão da relação centro/periferia traduz-se, como veremos, em fenômenos contraditórios. Ao mesmo tempo em que o centro se expande, diminui sua proporção na área urbanizada. O centro histórico continua a desempenhar um papel nada desprezível e em muitos casos vem-se revalorizando, mesmo quando sofrendo a concorrência de outros bairros. Centros secundários firmam-se, apesar de sua importância não ultrapassar o nível local.

Redes e pólos

A cidade contemporânea pode ser adequadamente caracterizada com a ampliação da noção de centro e a constatação da existência, conforme o caso, de uma complementaridade ou de uma concorrência entre os diferentes pólos que o compõem. Essa hipótese suscita diversas observações.

A diversidade do centro não é um fenômeno novo. O mito do centro único agrupando a autoridade política, os locais de comércio, os símbolos da religião e oferecendo um espaço – geralmente uma praça, ágora ou fórum – destinado à reunião dos habitantes e ao debate dos assuntos citadinos pertence a uma época finda. Há muito que o centro já é múltiplo, quer dizer, formado pela soma dos centros correspondentes aos diferentes grupos sociais ou aos diferentes usos (que variam conforme a época) de um mesmo grupo. O centro dos alunos de ginásio não é o mesmo centro dos aposentados, o centro dos escalões superiores não é aquele dos funcionários municipais. O dia não tem o mesmo centro que a noite. Os locais do trabalho, do consumo e do lazer, as dependências administrativas, as instituições religiosas e as preferências culturais desenham um centro particular para cada grupo.

Porém, nas cidades do século XIX esses centros estavam dispostos em um território de dimensões relativamente limitadas. A proximidade dos lugares favorecia a fusão das imagens ou representações de cada um deles em uma identidade compartilhada por todos. Quer habitasse na própria cidade ou fosse proveniente de burgos vizinhos, qualquer um conhecia – e reconhecia, mesmo que não os freqüentasse – o teatro ou o tribunal de justiça, as principais lojas e a prefeitura. Cada região da cidade era marcada por uma instituição ou uma

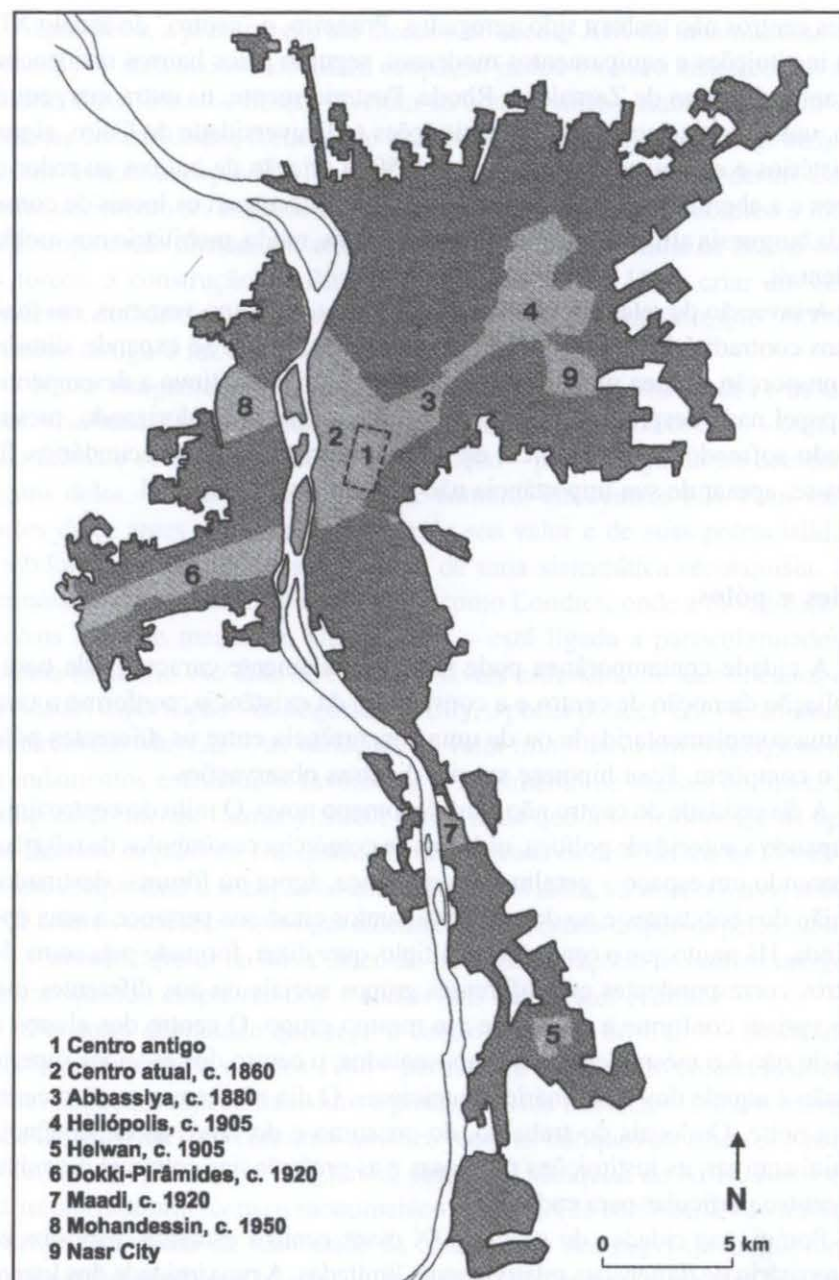



FIGURA 45a – O Cairo: o centro antigo e os novos pólos urbanos

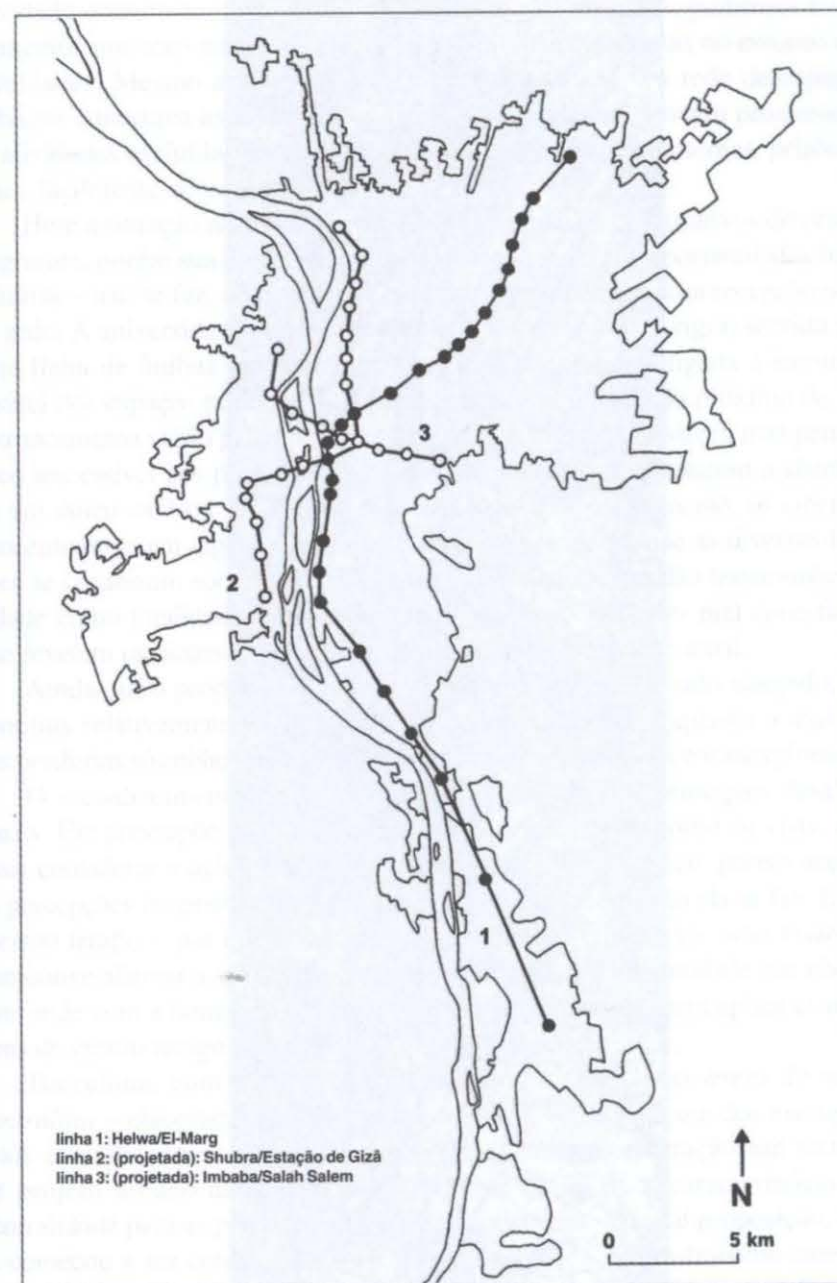



FIGURA 45b – O metrô do Cairo

FIGURA 46 – Centro/periferia; Paris–Corbeil
(Mapa IGN em escala 1:25.000)

atividade dominante, relações em cadeia eram estabelecidas: partituras e instrumentos musicais nas proximidades do teatro lírico, livrarias no entorno das faculdades. Mesmo assim, tais regiões imbricavam-se e a rede de espaços públicos conectava-as num todo evidente. Os arrabaldes ficavam próximos, e as atividades excluídas do centro – curtumes, abatedouros, casernas, prisões – eram facilmente acessíveis.

Hoje a situação não é mais a mesma. Os elementos constitutivos do centro migraram, porém sua dispersão – ditada quase sempre por oportunidades imobiliárias – não se fez, ou quase não se fez, acompanhar por uma reorganização da rede. A universidade descentralizada em seu *campus* é, a rigor, servida por uma linha de ônibus nas horas de pico, mas ela não está ligada à estrutura visível dos espaços públicos. O hipermercado está localizado próximo de um entroncamento viário para afetar a maior área de clientela possível, mas permanece inacessível aos pedestres. Os teatros de subúrbio não induzem a abertura de um único café ou restaurante para se jantar após o espetáculo, os cinemas concentram-se em alguns locais. Ao centro estabelecido, onde as diversas funções se organizam sobre uma rede de espaços públicos que dão testemunho da cidade como totalidade, agregou-se uma soma de polaridades mal conectadas que revelam os hiatos e as rupturas de escala da aglomeração atual.

Ainda que o próprio centro tenha mudado de natureza e sido alargado, ele continua relativamente restrito à escala da aglomeração, enquanto a maioria das periferias só conhece pólos cujas potencialidades permanecem inexploradas.

O reconhecimento dessas potencialidades é um dos principais desafios atuais. Ele pressupõe um deslocamento, uma mudança de ponto de vista: não mais considerar a aglomeração a partir de seu centro histórico, porém aceitar as percepções fragmentárias e parciais e ler a cidade enquanto ela se faz. E, ao mesmo tempo – por que não seríamos dialéticos? –, preservar uma visão de conjunto e afirmar a aptidão da cidade para a unidade. Uma unidade que não se confunde com a homogeneização do território urbanizado, nem aplica as imagens do centro antigo ao conjunto da aglomeração.

Barcelona, com a teoria das novas centralidades – as *arees de nova centralitat* – elaborada no final dos anos 1980 –, representa um dos exemplos mais esclarecedores desse tipo de conduta: a reinterpretação em termos de projeto urbano da capacidade da cidade de levar as características de centralidade para as periferias até então abandonadas. Mas tal proposição, que já começou a ser concretizada, não pode ser isolada de um trabalho anterior que atente – a partir do exame dos problemas de sistema viário e de tráfego – para a questão do arcabouço de conjunto da cidade. O seminário As Vias de Barcelona, realizado em maio de 1984, marca uma reviravolta. De fato, foi o momento em que os arquitetos dos órgãos de urbanismo e os engenheiros de trânsito superaram suas visões setoriais e rivalidades corporativas para conduzir

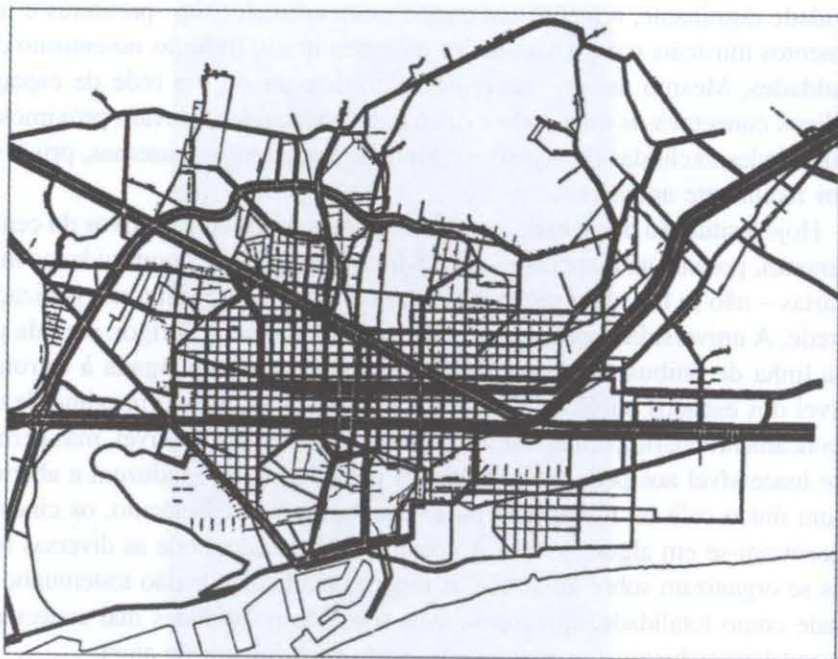



FIGURA 47 – Barcelona, as vias e seu tráfego
(AJUNTAMENT/CORPORACIO METROPOLITANA, *Les vies de Barcelona*, 1984)

uma análise conjunta sobre o papel do sistema viário na estrutura da cidade. Duas conclusões advêm desse esforço:

- a necessidade de reequilibrar o conjunto da rede de vias à escala da cidade, o que tem como corolário a integração das periferias ao sistema urbano global;
- a necessidade de requalificar as vias (perfis transversais, ordenamento, paisagismo) em função tanto de seu papel urbano como das necessidades de tráfego.

Diferentes projetos – tão diversificados quanto a recomposição da orla marítima (Paseo Colon, Môll de la Fustat), a criação da Via Julia (Nou Barri) ou a conclusão da construção do *paseo* do Val d'Helbron e do segundo *cinturon* – só fazem sentido quando inseridos nessa apreensão global.

Sem dúvida, Barcelona é um caso particular. A amplidão da Ensanche de Ildefons Cerdá, que orientou o crescimento da cidade por quase um século, permitiu criar uma ossatura à escala metropolitana como poucas cidades de mesma importância (160 mil habitantes em 1850) conheceram. O sítio,

caracterizado pelo círculo de montanhas que se opõem ao mar, facilita a identidade. Por fim, a reflexão urbanística, estimulada pela oposição ao franquismo, ali foi mais ativa que alhures. Ainda assim, a expansão da área metropolitana e o desenvolvimento de novos pólos externos à mancha urbana inicial causaram problemas novos, típicos de uma situação comum a todas as grandes cidades, que mesmo a excepcional dimensão do centro existente não permitiu evitar.

Três questões podem ser previamente suscitadas, seu alcance ultrapassando o exemplo da capital catalã:

- Quais os tipos de ligações necessários para conectar os novos pólos à cidade central?
- Quais os modelos de forma urbana requeridos para a organização de novos pólos e para a expansão de cidades e aglomerações existentes?
- Qual autoridade político-administrativa tem competência para gerir o conjunto?

Nas expansões contemporâneas, as ligações são principalmente viárias. Há caminhos e estradas antigos, suportes de uma urbanidade confusa onde se misturam vestígios de um mundo rural, velhos subúrbios residenciais (tanto das classes mais abastadas como das operárias) por muito tempo mantidos à parte, atividades novas que se aproveitam da infra-estrutura e da circulação: depósitos e entrepostos, fábricas e hipermercados. Raramente a urbanização é contínua ou homogênea, porém modulada: escandida e fragmentada por *strips* comerciais, interrompida por zonas rurais, enclaves industriais ou militares, áreas florestais, ou descontínua por causa do relevo. A topografia é mais evidente do que na cidade. No que se refere ao sistema viário, o ordenamento urbano atual parece oscilar entre duas atitudes: a manutenção do *status quo*, tendo como conseqüência o abarrotamento do espaço e a saturação do trânsito, ou a transformação das características da via seguindo unicamente critérios de circulação, o que quase sempre se traduz na perda de sua identidade. Isso quando uma dessas alternativas não se sucede à outra, uma vez que as competências técnicas e administrativas e os financiamentos também são fragmentados, o que resulta na superposição dos dois tipos de inconvenientes: a degradação da paisagem da Route Nacionale 20 entre Paris e Longjumeau fornece uma boa, ou melhor, má ilustração do fenômeno.

A via expressa urbana aparece como um recurso. Ela alivia as vias existentes, que podem continuar a desempenhar seu papel de *strip* comercial, assegurando os deslocamentos próximos e estruturando a aglomeração. Ela permite ganho de velocidade e uma ligação mais eficaz dos diferentes pólos. Conforme a cidade e a situação geográfica, ela toma a forma de uma *parkway*, funcionando como um anteparo verde, ainda que mínimo, e dando a ilusão de

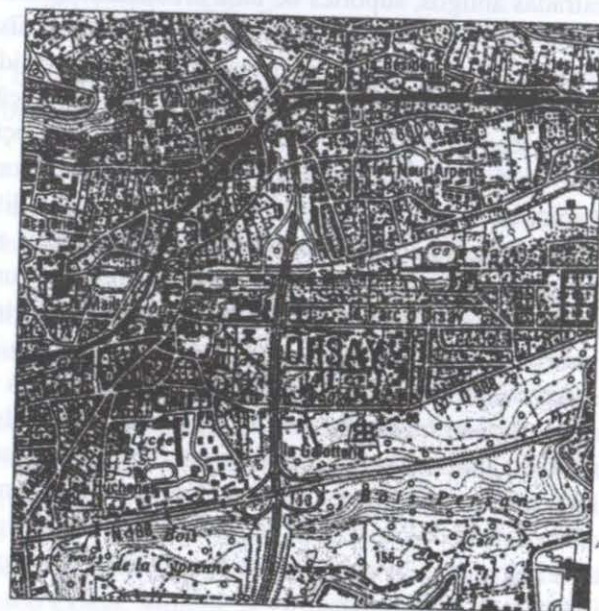



FIGURA 48 – Bulevar e via expressa urbana
a. O bulevar Magenta, em Paris
(Mapa de Paris, Leconte, 1:25.000)
b. A Route Nationale 118, em Orsay
(Mapa IGN, 1:25.000)

que se saiu da cidade para mais adiante nela reentrar (veja-se o caso da estrada A 13, entre Paris e Orgeval). Ou mesmo sobrevoa o subúrbio com relativa indiferença à vida que se desenvolve a seus pés (ver, em Londres, a M4, de Kensington a Slough, a chegada da Meridiana em Barcelona, ou a Linha Vermelha entre o centro da cidade e o aeroporto internacional do Rio de Janeiro).

Mas a via expressa também tem efeitos perversos. Menos pelo incômodo sonoro que produz, o qual praticamente não ultrapassa o de uma avenida mais congestionada, que pelo fato de que ela secciona o território. Como a economia induz à redução do número de obras-de-arte e de pontos de passagem para circulação local, seu efeito é a interrupção de itinerários antigos, contribuindo para isolar os bairros. Paradoxalmente, ao mesmo tempo em que conecta, a via expressa também isola.

Ademais, a via expressa incentiva determinadas implantações. Hipermercados e centros de negócios cobiçam os trevos rodoviários, as empresas procuram mostrar uma fachada ou ao menos um símbolo para a nova via. A paisagem caótica que daí resulta, impregnada do dinamismo da metrópole contemporânea, testemunha nossa incapacidade de "inventar" um verdadeiro *status* para a via expressa urbana, de aceitar sua coexistência com tecidos anteriores e de construir suas cercanias a partir de algumas idéias simples, como a redistribuição do parcelamento ou a constituição de uma malha de vias locais. Felizmente, alguns exemplos – como as grandes radiais na saída de Madri, algumas porções da RN 10 e as auto-estradas da cidade nova de Saint-Quentin-en-Yvelines, o início da estrada Salah Salem no Cairo – permitem entrever uma reconciliação possível entre a via expressa e a cidade. Antes, é preciso aceitar a inevitabilidade dessa realidade hodierna.

Além das ligações rodoviárias, devemos atentar também para a questão das diferentes redes técnicas, sobretudo aquelas dos transportes coletivos. Estes últimos podem utilizar o modo automotivo (carros, ônibus e lotações), confundindo-se com a circulação geral, ou gozar de locais exclusivos que materializam sua existência de maneira permanente no espaço urbano, quando se assemelham a outras modalidades de transporte, como o bonde ou o trem de subúrbio. Porém, qualquer que seja o caso, a rede de transportes coletivos é indicativa da organização da cidade e do valor que se atribui aos diferentes pólos. A localização de um centro principal (centro histórico ou hipercentro expandido) pode ser facilmente identificada num mapa dos serviços de transportes coletivos, assim como o isolamento da periferia, da qual é conseqüência direta.

No caso da região metropolitana parisiense, pode-se ler as centralidades e mensurar sua importância relativa a partir unicamente do indicador "transportes públicos". O centro histórico, claramente delimitado pelos grandes bulevares, caracteriza-se pelo entrecruzamento de linhas de metrô e de ônibus, pela

proximidade das estações, pela freqüência de passagem e amplitude dos horários e pela superposição de escalas (transportes urbanos e suburbanos próximos das saídas das principais linhas ferroviárias interurbanas ou internacionais). Ele aparece como o lugar onde se concentram o máximo de escolhas quanto a direções e distâncias e o mínimo de baldeações. Partindo da Ópera, da Praça de la Republique ou do Châtelet se pode chegar, com no máximo duas baldeações (mudança de linha ou mudança de rede), a qualquer ponto de Paris, a grande parte de seus subúrbios, a várias cidades do interior do país ou a capitais estrangeiras.

Menos densa nos bairros mais afastados do centro, a rede dilui-se a partir do primeiro anel perimetral até se estiolar para além dos confins urbanos. Apesar de várias linhas de metrô cruzarem o limite da cidade, poucas delas ultrapassam as comunidades do primeiro círculo de subúrbios. Um século e meio após sua construção e três quartos de século após sua demolição, a muralha de Thiers continua a delimitar o território parisiense de maneira nada simbólica. Em seu sítio foi construído o bulevar perimetral, os táxis ali mudam de tarifa e os ônibus que circulam nos subúrbios – cujos três números os distinguem daqueles que circulam no seu interior – têm ali seu ponto final.

A focalização das redes no hipercentro não ocorre apenas nas cidades antigas com crescimento radioconcêntrico. O mapa dos transportes de Chicago, onde o Loop é equivalente à área contornada pelo metrô aéreo em Paris, contradiz a aparente homologia da grelha americana. O mesmo ocorre em São Petersburgo ou em Moscou, onde setenta anos de gestão comunista não descentralizaram a estrutura da cidade.

E, no entanto, as periferias possuem novos pólos, notadamente em matéria de transportes. Aeroportos, estações de trens de alta velocidade e as interconexões que os acompanham, anéis viários e seus trevos, tudo isso cria situações comparáveis àquelas que as cidades conheceram quando da chegada da ferrovia no século XIX. Mas tais polaridades – pensadas ainda de um ponto de vista funcional – não conseguiram, até o momento, constituir-se como centros, apesar da sinalização dada pelos empreendimentos comerciais e pelas concentrações empresariais. Além de sua relativa juventude, duas razões podem explicar o fenômeno.

Primeiro, note-se que, apesar das tentativas de pôr em prática uma política voluntarista que invertesse a tendência à centralização, a implantação das redes e sua gestão continuam tendo por objetivo a rentabilidade, o que reforça o quadro atual. O melhoramento de linhas ou estradas existentes quase nunca afeta os principais fluxos estabelecidos ou coloca em questão sua dependência em relação ao centro. Enquanto isso, as conexões transversais continuam a ser precárias, uma vez que a ausência de uma demanda formalizada não incentiva a aplicação nelas de investimentos públicos já escassos ou gastos em outras coisas. Quando muito, alguma linha férrea em desuso, criada por razões técnicas ou estratégicas, é convertida para os transportes públicos.

A segunda razão pela qual as potencialidades da periferia raramente adquirem características de centro encontra-se nos modelos de forma urbana escolhidos para organizar os novos pólos ou desenvolver aqueles já implementados. À lenta sedimentação dos centros antigos, que favorecia a integração de formas e a miscelânea de funções em territórios relativamente restritos, sucedeu-se a explosão das periferias. Um após o outro, os empreendimentos imobiliários foram ocupando um território aberto. Cada um carrega a marca da época de sua realização e em geral se destina a um único uso. Donde uma série de justaposições, por vezes conflituosas, que na maioria dos casos estão ligadas apenas por grandes vias abertas em função da circulação rápida. As articulações continuam a ser poucas e os fragmentos coexistem ignorando-se uns aos outros: os conjuntos habitacionais estão localizados nas vizinhanças de vilarejos antigos, os hipermercados proliferam pelas vias rápidas, as atividades estão reunidas em "zonas" ou "setores". O debate sobre a forma não vai além da questão estilística: telhados em vez de coberturas planas para dar um ar local. Porém, o pensamento dominante dificilmente consegue escapar de um funcionalismo estreito do qual a tão procurada "animação" está inescapavelmente excluída, dadas a monofuncionalidade dos programas, a ideologia da segurança e a multiplicação das distâncias.

Ademais, a análise das periferias não pode deixar de considerar a autoridade que delas se encarrega, por elas responsáveis. As cidades, mesmo médias, já ultrapassaram de muito seus limites legais para se fundir com outras aglomerações próximas, impondo a coexistência de uma multiplicidade de poderes, onde se misturam rivalidades políticas (e eleitorais) e superposições de jurisdições administrativas. A região central da França, a Île-de-France, conta com 1.300 comunas, das quais mais de um quarto localizado na aglomeração parisiense, cuja administração está dividida em oito distritos; o grande Cairo é da competência de três governanças; São Paulo reúne 25 administrações. Em muitos casos, a tutela federal ou estadual passa a ser a única solução para gerir as grandes aglomerações. Mas as subdivisões administrativas e políticas refletem, elas também, hierarquias. O peso político e os meios de que dispõe o prefeito da cidade central são incomensuravelmente maiores do que aqueles de que dispõem os administradores das demais localidades, e as decisões em matéria de ordenamento territorial dificilmente escapam dessa preeminência de que goza o centro principal. Muitas vezes a complexidade dos problemas induz à criação de estruturas técnico-administrativas específicas restringidas a um papel de estudo e proposição (IAURIF para Paris, Corporacio Metropolitana em Barcelona, região integrada para as metrópoles brasileiras) ou assumindo também uma parcela da gestão em matéria de transporte, educação ou saúde

pública (Greater London Council). Porém, os cortes nas despesas públicas levam, após alguns anos, à redução de suas competências ou mesmo à sua extinção.

A integração administrativa faz-se de modo mais democrático nas entidades provindas de uma vontade de cooperação que reúna as coletividades envolvidas. No caso da França, sua tradução política encontra-se nos "distritos urbanos", uma tentativa de ultrapassar o esfacelamento das responsabilidades em matéria de urbanismo em um país onde a divisão territorial – fortemente marcada pela herança de um século XIX agrícola – não responde às exigências atuais. A centralização francesa, antiga e extremada, não se fez acompanhar de um agrupamento das municipalidades, as quais permanecem sendo excessivas: mais de 30 mil para uma população total que não ultrapassa os 60 milhões de habitantes. Ou seja, uma média de 2 mil habitantes por unidade administrativa, o que, levando em conta o porte de algumas cidades, traduz-se em um grande número de comunidades com apenas quinhentos habitantes, lembrando os "burgos apodrecidos" da Inglaterra da era georgiana. Algumas dessas municipalidades, ainda rurais mas próximas da cidade-mãe, vêem seu território ser progressivamente ocupado por todo tipo de atividades cuja lógica lhes escapa e para cuja ordenação ou gestão não têm os meios necessários. A instituição do "distrito urbano" permitiu reunir, sob uma mesma autoridade, territórios diferentes e partilhar, de forma mais equilibrada, responsabilidades e recursos. Dessa maneira, fica possibilitada a constituição de pólos urbanos de importância superior à da cidade-mãe, suscetíveis de ultrapassar a massa crítica, de atingir uma influência regional ou nacional e de ocupar uma posição na rede de cidades que está hoje em processo de recomposição.

Assim, uma cidade como Rodez pôde – apoiando-se em um distrito urbano criado recentemente, em 1963 – constituir uma administração englobando oito comunas com o dobro da população da cidade-mãe. Com os 60 mil habitantes do conjunto, ela alcançou assim a categoria de "cidade média", o que lhe permite ter um peso maior nas decisões de planejamento em escala regional e sair do anonimato das aglomerações de menor porte. Ao mesmo tempo, tal agrupamento evita que transferências de população que ocorram em seu interior se traduzam em desequilíbrios em termos de gestão e de investimentos.

Em outra escala, Toulouse, Estrasburgo ou Grenoble só conseguem "enfrentar" as grandes cidades dos países vizinhos mobilizando o conjunto de sua área metropolitana. Mas a transferência de competências é lenta e permanece sendo uma questão delicada, uma vez que ela não suprime prerrogativas locais e superposições de jurisdição, sem contar as dificuldades inerentes à reunião de um grande número de indivíduos eleitos cujas carreiras políticas estão fortemente vinculadas a suas circunscrições.

FIGURA 49 – Londres, a cidade radioconcêntrica: mapa dos ônibus da linha verde

A cidade como estrutura estável

Uma das conseqüências mais inesperadas das mutações aceleradas que ora se operam na economia mundial é ter revelado a força das cidades. Contradizendo as propostas apocalípticas dos arautos do Movimento Moderno (lembremo-nos do *Can our cities survive?* de José Luis Sert, de 1942), as cidades e, em especial, as grandes cidades se afirmam em escala internacional, seja competindo ou dialogando entre si, ao mesmo tempo em que aumenta seu peso na economia.

Muitas razões podem ser invocadas para explicar o fenômeno. Consideremos, inicialmente, a definição cada vez mais comum hoje em dia da cidade como uma reserva de emprego, isto é, como um espaço de oferta de mão-de-obra de competências e qualificações variadas. Essa oferta encontra a demanda de um liberalismo desenfreado e traduz-se em deslocamentos maciços que desconsideram políticas nacionais e seu planejamento. Ao movimento da mão-de-obra rural em direção aos centros industriais e às cidades, tendo como contrapartida a preocupação com o ordenamento do território e – no caso da França – a ideologia da descentralização, seguiu-se um outro deslocamento possibilitado pelos progressos técnicos e pelas novas formas de trabalho: aproximar a produção, a transformação e uma parte da gestão das reservas de emprego mais rentáveis, conforme as imposições da concorrência.

Tal estratégia representa um trunfo para as cidades. Elas são territórios equipados e acessíveis, cujos elevados custos fundiários e imobiliários ficam amplamente compensados pela redução em investimentos iniciais. Implantar um grande número de empregos longe de uma cidade pressupõe a construção, simultaneamente àquela dos próprios locais de trabalho, de toda uma infra-estrutura de comunicação e de moradias. Tudo isso é desnecessário no caso de uma aglomeração urbana. A questão não diz respeito apenas aos grandes grupos industriais e a suas unidades de produção; mesmo na faixa de algumas dezenas de empregos, o tecido urbano tradicional voltou a ser competitivo em relação a zonas de atividade isoladas ou distantes do centro. A facilidade de transportes e a presença de equipamentos urbanos dispensam uma empresa de criar um restaurante, um sistema de transporte de pessoal e outras coisas do gênero.

A isso se agregam, no caso de filiais ou de empresas com mão-de-obra altamente qualificada, outros fatores que operam em favor das cidades. A existência de um ambiente científico, constituído por escolas técnicas, universidades e centros de pesquisa, favorece as sinergias e as transferências. Os tempos mudaram e passou a época dos estudantes contestadores que perturbavam a ordem, criavam problemas e eram malvistos, tendo de ser exilados em *campi* isolados. Hoje, toda cidade sonha com a fixação de uma população estudantil e faz tudo para torná-la o mais visível possível. Esta é uma forma de oferecer

diretamente aos empregadores potenciais uma maior escolha de técnicos e quadros qualificados e, ao mesmo tempo, de criar um clima intelectual e cultural propício. Cada vez mais a presença da universidade permite garantir a formação continuada e responder às expectativas dos quadros desejosos de trabalhar e morar em lugares onde a escolaridade, o lazer e o despertar cultural de seus filhos possam ser assegurados sem dificuldades.

Mas a atração da cidade não se exerce apenas com relação a empresas e quadros de formação superior. A grande cidade e, em particular, o tecido urbano antigo são também demandados por populações de baixa renda, principalmente por imigrantes. O fenômeno não se restringe à Europa, e os migrantes não são necessariamente estrangeiros. São Paulo continua a atrair camponeses pobres do Nordeste, o Cairo concentra um quarto da população egípcia, Barcelona possui bairros andaluzes... Busca por trabalho, esperança de usufruir das esmolas dos ricos e de se inserir na rede de pequenos empregos que permitem a sobrevivência.

Por mais justas que sejam, essas razões funcionais e econômicas não são suficientes para explicar a revalorização da cidade e o retorno aos tecidos consolidados. É preciso arriscar algumas hipóteses para se avaliar a porção correspondente às variáveis morfológicas nessa redescoberta dos valores da cidade. E, ao mesmo tempo, compreender os conflitos que nela ocorrem em razão de interesses antagônicos de diferentes frações da sociedade. Compreender, por exemplo, porque após ter desertado o centro urbano (aí incluídos os bairros operários ou populares antigos), uma boa parcela da burguesia abastada – da qual artistas e intelectuais constituem a vanguarda – interessa-se pela sua recuperação por meio da expulsão inexorável, ainda que feita com aparente delicadeza, dos pobres, dos idosos e dos estrangeiros.

Primeira hipótese – A retomada de valor da cidade – sob o duplo aspecto da cidade em relação a territórios pouco urbanizados e dos centros antigos em relação a periferias – está associada às qualidades dos tecidos consolidados. O retorno para a cidade constitui, de fato, uma crítica ao planejamento das últimas décadas. Seja à escala do ordenamento territorial ou à escala urbana, tudo indica que o planejamento alcançou seus limites.

A intenção de opor uma visão prospectiva e voluntarista e um controle institucional – pelo aparelho administrativo e político municipal ou metropolitano – ao puro jogo das forças econômicas não poderia ser considerada, *a priori*, o pior método de gerir a evolução de cidades e territórios: aí estão os desastres sociais e urbanísticos engendrados pelas políticas do *laissez-faire*. O problema é que o planejamento contemporâneo continua a fundamentar-se extensamente em uma lógica funcional, até mesmo funcionalista e quantitativa. Deslocam-se empregos, financiam-se metros quadrados de habitação ou de equipamentos, prevêem-se fluxos de circulação. Apesar do discurso sobre a cidade hoje oficial

na França, as categorias de pensamento, programação, financiamento e regulamentação ainda são funcionais e marcadas por uma vontade moral e higienista datada de um outro século. E assim, enquanto drogas pesadas são vendidas na porta das escolas, continuamos a proibir a instalação de bares nas suas proximidades. Na mesma lógica, insistimos em pensar que as vias de circulação são um incômodo e o verde uma necessidade. Ou seja, queremos fazer cidades e resolver os óbices urbanos atuais perpetuando um arsenal conceitual e legal que levou a que acontecesse justamente o que queremos evitar.

Diante de tal planejamento, lógico, porém errôneo, os tecidos antigos apresentam-se como a única alternativa. Na verdade, eles são os únicos capazes de acolher o não-programado e de se adaptar de maneira rápida. A qualidade do tecido antigo – que deveria ser, de fato, a qualidade de todo tecido urbano, apesar do pouco que fazemos para que isso aconteça – deve muito à sua capacidade de assegurar simultaneamente estabilidade e mudança. De um lado, a permanência dos traçados, a presença dos monumentos (lembrando que monumento quer dizer, literalmente, aquilo que permanece, que perdura), a convenção que rege o espaço público, a persistência das atividades e dos símbolos. De outro, a flexibilidade das construções, a mudança dos usos, a reconversão dos edifícios, a substituição de alguns deles.

A característica principal do tecido urbano antigo é, antes de mais nada, a capacidade que possui de aceitar a história, de preservar seus traços. Albert Levy, em uma pesquisa sobre a qualidade da forma urbana, insiste nas "condições de historicidade" ausentes ou negligenciadas na maioria das novas urbanizações:

> Nós postulamos que o sentimento de caos, a impressão de desordem e de ilegibilidade e, sobretudo, a ausência de identidade que caracterizam as cidades novas também decorrem, em boa parte, de se levar em consideração – no processo de planejamento urbano e de concepção da cidade – a história do lugar de implantação apenas em termos de descarte de certos conjuntos edificados ou de proteção de certos espaços naturais. A preservação nunca é pensada de uma maneira ativa e dinâmica, isto é, em uma perspectiva de continuidade urbana, a não ser no caso de alguns edifícios antigos isolados, convertidos e transformados para usos novos.
>
> A ausência dessa dimensão histórica ativa – que se traduz na ruptura da continuidade de uma nova urbanização com o território de acolhida, considerado como uma *tabula rasa* – seria, a nosso ver, em grande parte diretamente responsável pela falta de qualidade urbana das novas cidades: o caráter de não-lugar, de atopia, que transmitem, seria resultado da ausência de qualquer ancoragem espaço-temporal da cidade nova na história do lugar.
>
> É, portanto, a prática urbanística da *tabula rasa*, fruto da doutrina do Movimento Moderno e de sua ideologia que enaltecia uma ruptura total com o passado e exaltava o culto à novidade a qualquer preço, que está sendo colocada em xeque. Ainda temos de continuar denunciando essa prática e seus efeitos devastadores, uma vez que ela prossegue tranqüilamente em sua carreira, por falta de alternativas com credibilidade.[2]

A dialética entre a permanência dos traçados – e mesmo de parte das edificações – e a evolução dos usos constitui a melhor crítica ao funcionalismo. Se o espaço da cidade responde a funções, isso não acontece porque ele é compartimentado em funções, porque ele é funcionalizado. Sua lógica é outra e ela é tal que lhe permite absorver as mudanças ao mesmo tempo em que permanece sendo o mesmo espaço.

Isso pode ser observado em diferentes escalas. A escala dos grandes traçados e espaços públicos que, concebidos ou organizados por razões as mais diversas (como a agricultura, a defesa, o embelezamento), adaptaram-se muito bem às novas condições de circulação automotiva e da vida moderna. A escala dos parcelamentos e da massa edificada, que comprova a todo instante sua capacidade de acolher novos programas e novas práticas. Mas essa "não-funcionalização" do espaço urbano não se confunde com a "polivalência" tão enaltecida nos anos 1970. A capacidade de um espaço para acolher sucessivamente inúmeros usos não se traduz no desaparecimento de suas qualidades formais. Contrariamente ao espaço polivalente – cuja forma em geral se dilui na incerteza de seu *status* –, os espaços da cidade possuem, cada um deles, uma forma precisa que os distingue dos espaços próximos e que lhes confere uma identidade. Numa praça, pode-se ter uma feira, pode-se ter um estacionamento ou pode-se levantar as tendas de um parque de diversões, e ela permanece sendo uma praça, ou melhor, ela permanece sendo *esta* praça que ninguém confunde com a rua que lhe dá acesso, com o bulevar ou com o jardim público. Do mesmo modo, pode-se organizar um concerto em uma igreja, um baile no salão de casamentos da prefeitura ou uma seção de votação em uma escola sem que os prédios percam seu caráter e deixem de testemunhar a instituição que representam. E quando sua destinação calha de mudar de modo definitivo, o monumento continua a desempenhar seu papel na hierarquia das escalas que compõem a cidade. Palácios e mansões da aristocracia são transformados em ministérios, em prefeituras ou em câmaras municipais; conventos, em colégios ou em hospitais; depósitos e estações ferroviárias, em museus; cocheiras, em escolas de arquitetura ou na sede de um jornal.

As práticas recentes de reconversão arquitetônica nos permitiram reatar hábitos antigos e voltarmos a medir o valor de uma edificação não mais como

[2] A. Levy, *La qualité de la forme urbaine, problématique et enjeux*, 1992.

resposta a uma única função. Aliás, há muito tempo que os moradores já compreenderam esse mecanismo sem precisar teorizar, e tranqüilamente o aplicam em sua prática cotidiana. Como justificar a facilidade com que escritórios se instalam em apartamentos, a rapidez com que edifícios comerciais são transformados e ampliados, o entusiasmo pelos *lofts*...

A maleabilidade do tecido urbano comum pode ser explicada por algumas características simples que dizem respeito à organização do parcelamento e à decorrente configuração que toma a massa edificada. Nos tecidos antigos, tal flexibilidade é facilitada pelos métodos construtivos, os quais se prestam a transformações. Os pátios e os quintais servem como reserva de área – aceitam expansões, inicialmente precárias, de baixo custo, em seguida mais duráveis – até serem, em alguns casos, inteiramente tomados pelas atividades do térreo. Por exemplo, as grandes cervejarias e restaurantes que podem ser encontrados em Paris, Barcelona, Viena ou Milão refletem na geometria de seus sucessivos salões o processo de construção no interior da parcela.

As paredes de meação entre edificações contíguas favorecem a união, a junção, como em certos hotéis de Londres ou de Amsterdã que ocupam duas mansões burguesas, as quais oferecem, com um mínimo de reforma, uma distribuição prática e uma admirável flexibilidade de uso. Em qualquer cidade, os grandes apartamentos são divididos, os pequenos são agrupados; em Paris, as *chambres de bonne** e os sótãos são reformados, por vezes reagrupados, e transformados em quitinetes requintadas, ateliês e escritórios elegantes.

Correndo o risco de ser insistente, é preciso repetir mais uma vez que, no geral, a cidade já havia resolvido todos os problemas sobre os quais hoje nos debruçamos com uma seriedade teórica, que revela nossa perplexidade diante da necessidade de gerir a herança do urbanismo recente.

Segunda hipótese – A revalorização da cidade deve-se à qualidade de sua planta. O mapa da cidade, em especial em suas partes mais antigas, é caracterizado pela permanência dos traçados, à qual se acrescenta a permanência dos monumentos. Tal estabilidade não é apenas um dado histórico de interesse para eruditos e curiosos. Paradoxalmente, a estabilidade parece ser cada vez mais necessária à medida que o futuro parece ser cada vez mais incerto. As mutações econômicas não se fazem sem violência, mas são mais fáceis de suportar num contexto conhecido. O espaço constitui-se um sistema de marcos e referências cuja permanência é tranqüilizadora. A identificação da cidade, de suas partes e dos itinerários que permitem o deslocamento nela vai

* Nos prédios residenciais franceses do século XIX e mesmo da primeira metade do século XX, as *chambres de bonne* (quartos de empregada) geralmente ficam separadas dos respectivos apartamentos, localizadas quase sempre em águas-furtadas (N. do T.).

além da "legibilidade" de Kevin Lynch. Ela passa por uma soma de detalhes banais que facilitam a vida cotidiana: o endereço, a indicação que dele podemos dar, a obviedade do *status* dos espaços, as escolhas possíveis. Essas pequenas coisas fazem parte de uma cultura local que caracteriza cada cidade e favorece o sentimento de pertencimento e a coesão social. Nesse sentido, o mapa da cidade é um dos elementos da cidadania. Podemo-nos perguntar se a revolta dos subúrbios – objetivamente motivada pela concentração de pobreza e subemprego em determinados bairros – não é também a expressão de uma reivindicação mais profunda, de um "direito à cidade"[3] cuja privação é sentida como um fator de exclusão.

O mapa da cidade revela-se, em primeiro lugar, no traçado de seus espaços públicos. Estes se organizam em redes contínuas e hierarquizadas, duas qualidades que parecem ser fundamentais.

A continuidade opõe-se menos à descontinuidade que àquilo que poderíamos chamar de "a cidade sem saída". Isto é, a concepção oriunda do Team X, que – para privilegiar a *privacy* dos conjuntos residenciais – considera a cidade um somatório de aldeias independentes, implantadas em cachos em torno de grandes vias rodoviárias. A *cluster city*, a cidade-constelação, cujos efeitos podem ser vistos nas cidades novas, perpetua a ideologia da não-cidade elaborada na Inglaterra do século XIX e concretizada na cidade-jardim. O mito da aldeia e da comunidade pastoral serviu de refúgio no momento em que as cidades cresciam assustadoramente sob o impacto da primeira industrialização. Um século mais tarde o mito perdura, e a ideologia comunitária combina-se com o pensamento funcionalista em uma visão puritana da sociedade.[4] Constelações, cachos, vilarejos e novas aldeias são os avatares da unidade de habitação. Só a forma varia, a idéia permanece a mesma: o fracionamento da sociedade em pequenos grupos, sob o pretexto da escala humana, e um controle, talvez mesmo um autocontrole, que se apresenta como "convivialidade". A cidade continua a dar medo.

As plantas das periferias recentes ilustram esse desprezo: uma série de loteamentos fechados em si mesmos, apartados dos locais de trabalho, afastados das grandes vias. Quando muito, alguns centros projetados segundo uma lógica pitoresca tentando criar uma aparência de centralidade.

A continuidade da rede viária e dos tecidos consolidados que caracteriza a cidade é o oposto da fragmentação do espaço própria do urbanismo contemporâneo. Não que ela possa abolir as diferenças. Essas são indissociáveis da cidade, e as tentativas igualitárias – das quais o traçado em xadrez constitui o

[3] H. Lefebvre, *Le droit à la ville*, 1966.

[4] R. Sennett, *The conscience of the eye: the design and social life of cities*, 1990.

exemplo mais difundido – não suprimem a sutil modulação do espaço, a sucessão de ruas movimentadas e de áreas mais tranqüilas, de bairros elegantes e periferias populares, de massas edificadas compactas e tecidos mais permeáveis. Porém, tal diversidade está apoiada em um conjunto de vias contínuas que afirma a unidade da cidade para além da diferença entre suas partes.

A unidade da cidade fica evidente na hierarquia dos espaços públicos e em particular das vias. Algumas delas organizam o território por grandes distâncias, não somente porque permitem percorrê-lo, mas porque estruturam suas partes. O tecido dos diferentes bairros orienta-se a partir delas, os equipamentos e as atividades estão vinculados a elas. Em uma visão seletiva que não se atém ao detalhe das partes, a rede de vias representa o mapa da cidade.

Sutil e por vezes ambígua, a hierarquia que estrutura a rede viária deixa muito à subjetividade. Assim como para os centros, a importância que atribuímos a este ou àquele espaço público depende de cada um de nós. Na cidade, o morador, o visitante ou o turista é também um ator. É por essa razão que categorias preestabelecidas que classificam as vias em função de sua vazão ou de sua extensão são geralmente inoperantes. A presença da história, a carga simbólica, as lembranças pessoais ou os fenômenos de moda fazem com que tal rua, tal praça ou tal lado de uma avenida tomem uma importância particular e que a cidade sem eles pareça diminuída. O mapa da cidade é o contexto de nossas ações possíveis, cotidianamente estimuladas pela sucessão imprevisível de obviedades e surpresas, de monumentalidade e discrição, do permanente e do ocasional que se encadeiam ao longo das ruas.

Capítulo 7

Brasília, cidade modernista, cidade concreta

Inspirando-se em Colin Rowe – que em *Collage City* (1978) havia comparado o centro de Parma com o projeto para a reconstrução do centro de Saint-Dié (1946), de Le Corbusier –, James Holston vale-se, em seu *A cidade modernista* (1993), do Plan Voisin (1925), também de Corbu, para ressaltar a inversão da relação gestaltiana figura/fundo. O "sólido" – isto é, o edifício isolado do Movimento Moderno – toma o lugar do "vazio" do espaço público da cidade antiga como elemento de composição da planta da cidade (ver figura 25). A oposição é evidente: o urbanismo do Movimento Moderno, do qual Brasília constitui o apogeu, é caracterizado pela desagregação do tecido. O título do capítulo 4 do livro de Holston, "A morte da rua", sintetiza a tese do autor.

A abordagem etnoarquitetônica proposta por ele coloca em pauta a natureza do tecido urbano moderno e de suas relações com as práticas dos habitantes.

No caso de Brasília, é lícito começar a análise urbana pela questão do tecido, pois ali se encontram o urbanista e os moradores, o urbanismo e a arquitetura, o plano inicial e o tempo, o Plano Piloto e as cidades-satélites. Porém, por mais significativa que seja, tal questão não esgota o assunto, e uma reflexão sobre a cidade como globalidade pode fornecer um segundo enfoque, agora ainda mais estimulante na medida em que a construção do metrô e a nova escala por ele introduzida já começaram a transformar a imagem da aglomeração. Adicionalmente, a história da cidade também oferece algumas chaves de leitura: a longa gênese de seu projeto (1761-1956), sua edificação (1957-1960) e seus mais de quarenta anos de desenvolvimento.

A questão do tecido

O Plano Piloto e as unidades de vizinhança

No desenho de Brasília, a via W3 ocupa uma posição particular. No limite das superquadras, paralela ao eixo rodoviário, contínua – a não ser pela travessia do eixo monumental –, ela oferece uma paisagem que rompe com o resto da cidade. Nada de cruzamentos em desnível, mas semáforos, um canteiro central arborizado que lhe dá ares de bulevar; largas calçadas onde se espremem os pedestres e, ao menos de um dos lados, edificações comerciais quase contínuas. As práticas cotidianas da cidade ali encontram um terreno conhecido. Os endereços são simples, é fácil de se orientar. Os ônibus param ao longo das calçadas, os pedestres atravessam no sinal vermelho, os comércios prolongam seus balcões sobre as calçadas.

Ainda que tenha proposto reinterpretações audaciosas, Lúcio Costa não aboliu a lógica tradicional da cidade. Brasília não é a *Ville Radieuse* (1922-35) de Corbusier, nem a *Grosstadt* (1925) de Hilberseimer. Nela, a rua às vezes ainda existe, a W3 é um exemplo disso. Rua, ou melhor, bulevar comercial que contorna os bairros e conecta territórios diferentes: a leste, por trás dos comércios, as superquadras; do outro lado, pequenas casas.

À continuidade quase convencional da W3 opõe-se a descontinuidade dos setores comerciais locais, regularmente distribuídos nas duas asas residenciais a cada duas superquadras. Tal distribuição igualitária – que lembra aquela dos mercados e dos equipamentos do plano de extensão de Barcelona, de Cerdà – parte da idéia de "unidade de vizinhança" como elemento constitutivo do tecido. Duas superquadras (ou quatro, conforme a leitura que se faz) associam-se de um lado e de outro de um setor comercial. Este, por sua vez, é formado por dois renques de lojas com duas fachadas que se abrem de um lado para as habitações e do outro para uma via, na qual há um supermercado em uma extremidade e algum equipamento de vizinhança (escola, igreja ou clube) na outra, caracterizando uma rua comercial. Ao largo do tráfego de passagem, a unidade de vizinhança possui equipamentos que compartilha com as unidades contíguas e oferece ao morador, especialmente às crianças, jardins e caminhos ao abrigo dos automóveis.

A proposição de um território próximo em que o automóvel sob controle – ele "já faz parte da família", dizia Lúcio Costa – deixa uma grande liberdade de percursos a pé e favorece o encontro dos habitantes e sua participação nas atividades coletivas exprime-se de forma particularmente clara no prestigioso grupo formado pelas SQS 107, 108, 307 e 308. Lúcio Costa e Oscar Niemeyer ali materializaram os princípios da unidade de vizinhança, agregando-lhe, com a pequena Igreja de Nossa Senhora de Fátima, uma dimensão espiritual.

Por mais moderna ou modernista que seja, essa distribuição parece também uma reminiscência ou uma reinterpretação dos bairros das cidades pré-industriais organizados em torno de uma praça que reúne as instituições (igreja, prefeitura), os equipamentos (escola, correios) e o comércio. Brasília, a grande cidade moderna, torna-se assim a associação de uma série de unidades de vizinhança pensadas para funcionar no registro bucólico de um vilarejo reinventado, para o qual Planaltina, localizada a pouca distância, poderia fornecer um bom exemplo.

Às análises de Holston, que enfatizam com justa razão as rupturas que a cidade modernista introduz em relação à herança pré-industrial, podemos acrescentar uma leitura que busca as continuidades, as permanências, as reinterpretações. Ainda que com formas diferentes, o projeto de Costa apresenta-se como herdeiro das prescrições de Ebenezer Howard e de Raymond Unwin para a cidade-jardim inglesa, e sua superquadra como uma ampliação dos *closes*, aqueles grupos de edificações organizados em torno de um espaço coletivo arborizado e afastado das grandes vias de circulação. Em ambos os casos, a um meio século de distância entre si, proposições para a cidade da era da indústria conservam uma lembrança nostálgica e mítica das comunidades pastoris que tentam reinventar. A própria expressão "unidade de vizinhança" evoca relações harmoniosas entre vizinhos, tão harmoniosas que formam uma unidade.

Setores comerciais e continuidades comerciais

Apesar da setorização sempre presente, a distribuição lógica e igualitária dos setores comerciais do Plano Piloto não resistiu à prova do tempo e podemos notar dois tipos de transformações.

O primeiro diz respeito às funções. Gradualmente, uma especialização de alguns setores comerciais veio substituir a igualdade inicial, como se, com o tempo, o seu caráter introvertido – expresso no fácil acesso aos produtos necessários à vida cotidiana – cedesse lugar a uma outra lógica, que faz voar pelos ares o mito da unidade de vizinhança, tão presente nos vilarejos.

Como uma primeira hipótese, pode-se articular duas séries de fatos que análises mais precisas poderão confirmar. Hoje em dia o abastecimento, em especial a compra de alimentos, é efetuado essencialmente de carro. Ele não está mais sujeito à proximidade imediata da moradia, e os locais de consumo estão situados ao longo dos percursos moradia–trabalho ou moradia–lazer dos membros da família, percursos esses extremamente dependentes do automóvel. A isso se somam as encomendas por telefone ou internet e as entregas em domicílio, atenuando a importância das distâncias.

Essas novas práticas de compra compõem uma geografia comercial que leva à especialização de determinados setores comerciais. Farmácias e equipamentos ortopédicos no entorno do Setor Médico-Hospitalar; eletricidade, iluminação e telefonia na Entrequadra Sul 109-110; acessórios automobilísticos e pneus em alguma outra quadra, etc. Bares e restaurantes agrupam-se em certos endereços; profissionais liberais e serviços misturam-se ao comércio propriamente; as extremidades dos blocos comerciais são muito favoráveis às choperias, que lá podem desfrutar de varandas amplas e bem situadas; todos sabem qual tipo de produto se encontra em tal centro comercial...

Essa geografia que afeta os setores comerciais das asas residenciais também modifica sua organização. Voltando-se para o carro, os comércios são reorientados e passam a se facear, de um lado e de outro dessa espécie de rua larga, que se transforma em uma praça comercial. Na outra face, pelo lado das superquadras, exibem uma fachada de serviço onde se multiplicam puxados, maquinários diversos, ampliações. Por fim, a vontade de ganhar alguns metros quadrados a mais resulta nas invasões rentes às empenas, no fechamento de passagens e de espaços abertos sob as marquises. Ao cabo, impulsionados pela mesma dinâmica comercial, aparece ao lado dos setores comerciais, na proximidade da entrada dos edifícios, tanto nas largas calçadas como nos gramados, uma variedade de quiosques e de atividades mais ou menos precários que oferecem jornais, bebidas, frutas, cigarros... e constituem uma primeira e tímida tentativa de mudança.

Para além da mera constatação, a análise permite verificar que as transformações obedecem a lógicas enunciáveis, vinculadas aos principais percursos, à proximidade dos equipamentos, às relações com os transportes coletivos. A atenção a tais fenômenos é hoje ainda mais importante, uma vez que o início da operação do metrô representa uma reviravolta nos hábitos em matéria de transporte e deslocamento.

O setor de casas geminadas (as quadras 700)

Bordejando as superquadras e escapando ao princípio da liberação do solo que rege as unidades de vizinhança, os setores de habitações individuais geminadas propõem uma ocupação radicalmente diferente. Aqui, nada de *pilotis* desimpedindo o chão, mas uma rede de vias e de espaços públicos onde se alternam ruas abertas à circulação automotiva e vastos *greens* perpendiculares ou paralelos à W3. Renques de casas geminadas, cada uma delas se abrindo para o espaço público através de uma varanda à sua frente que se prolonga para o exterior por um jardim privativo.

As disposições iniciais lembram os renques racionalistas dos *Siedlungen* de Frankfurt. Em meio a jardins, eles definem um parcelamento em que cada habitação ocupa um lote que enquadra o contexto de sua evolução.

A observação dos renques mostra a variedade de operações efetuadas pelos moradores para transformar suas habitações, das mais simples às mais radicais:

- circundar o jardim com uma grade no limite do espaço público;
- cercar a casa por fora do pórtico com uma grade que pode chegar a 1,80 m ou até toda a altura do pórtico;
- fechar a casa e cobrir o pátio para transformá-lo em varanda;
- avançar toda a fachada da casa, a descoberto, até o pórtico;
- avançar total ou parcialmente a casa, até o limite do jardim;
- elevar a casa em um andar, parcial ou total.

É evidente que tais ações podem ser combinadas, recorrendo-se a repertórios formais variados, e indicam diferentes reações dos habitantes. Em última instância, trata-se do exercício de um poder de decisão quanto ao espaço da vida cotidiana e da organização do quadro doméstico em função da melhor relação possível entre necessidades de espaço, privacidade, proteção e isolamento, por um lado, e os meios dos quais se dispõe, por outro. A diversidade de soluções observadas em um pequeno número de casos testemunha a possibilidade de uma acumulação gradativa. Tenha ou não o morador um projeto explícito desde o início, é essa possibilidade de reforma gradual que condiciona o resultado: cada habitante, no contexto privado de sua parcela, conduz as transformações em seu ritmo próprio.

Ainda que as transformações atendam antes de mais nada a necessidades quantitativas e funcionais – principalmente de proteção e aumento de área –, elas não param por aí. As reformas revelam a personalidade dos moradores, a face de si mesmos que querem mostrar, os gostos estilísticos que querem exprimir. Enquanto algumas são bastante respeitosas quanto à arquitetura branca e leve, de vigas e pilares, dos padrões originais, outras refletem a necessidade de encontrar soluções simples para problemas técnicos (impermeabilização, ocultação, cercamento, ampliação) ou expressam o gosto eclético atual (o telhado sobre a laje de cobertura, os revestimentos cerâmicos na fachada).

Para além de afirmações estilísticas, as reformas têm em comum a redefinição – à maneira de cada um, mas com muitos pontos semelhantes – das relações com a cidade. O cercamento dos jardins e da casa funciona como um filtro, algo *in-between*, como diria Aldo van Eyck, que o morador decora, arruma, e onde permanece, repousa, planta, brinca... De qualquer modo, trata-se de um lugar para o uso que não contradiz o padrão inicial do pórtico e do

pátio, mas os reinterpreta e expande, perpetuando – afinal, não era esse o projeto de Lúcio Costa? – hábitos e modos de vida tipicamente brasileiros.

O metrô e a nova escala da cidade

Os limites do Plano Piloto

Parcialmente delimitado desde 1892 pela Missão Cruls, o sítio do Distrito Federal representa o contexto em que se deu o desenvolvimento da capital federal. Lá, Brasília foi implantada simbolicamente ainda em 1922, com a colocação de uma pedra fundamental nas proximidades de Planaltina, como parte das comemorações do Centenário da Independência. Em 1956, Juscelino Kubitschek dá-lhe realidade com o lançamento de um concurso para seu urbanismo. Desde 1957, o projeto premiado, de autoria de Lúcio Costa, serve de base para o "Plano Piloto". Construída a todo vapor, a capital é inaugurada em 1960, com a transferência das principais instituições federais.

Analisada por vários pesquisadores, como Aldo Paviani (1985, 1987, 1989), James Holston (1989), Maria Elaine Kohlsdorf (1996), Gunter Kohlsdorf (1996) e Frederico de Holanda (2002), a história do desenvolvimento de Brasília foi objeto de cuidadoso estudo de Geraldo Nogueira Batista, Sylvia Ficher e equipe (2002), do qual tomamos emprestado a seguinte periodização, para nos ajudar a esclarecer as transformações em andamento:

- 1956-1960: a construção de Brasília;
- 1960-1976: a consolidação da nova capital;
- 1977-1987: o planejamento do Distrito Federal;
- 1987 até o presente: preservação e autonomia política.

Sobre essa base, a reconstituição de uma cartografia real da ocupação do território do Distrito Federal em cada período (incluindo acampamentos de obras e invasões), posta em paralelo com dados demográficos, traz uma leitura que rompe com a visão arquitetônica por demais centrada no Plano Piloto.

Delimitado em 1956, o Distrito Federal ocupa 5.783 km², limitado a leste pelo rio Preto e a oeste pelo rio Descoberto. A população recenseada em 1959 alcançava 64 mil habitantes (a maioria atraída pela construção da capital), dos quais 24 mil em Brasília. O resto distribuía-se em menor parte pelos núcleos urbanizados preexistentes (Planaltina, criada em 1859, e Brazlândia, criada em 1933) e, na maior parte, em cidades provisórias criadas pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap) (Candangolândia, Cidade Livre – atual Núcleo Bandeirante), em acampamentos (Vila Planalto, Vila Paranoá) ou em invasões (Vila Sarah).* Quando da inauguração da capital, a população já havia duplicado, atingindo 141.700 habitantes, dos quais 48% no Plano Piloto (68 mil hab.). Em 2000, o Distrito Federal reúne 2 milhões de habitantes, dos quais 9,8% no Plano Piloto (198 mil hab.): uma população quatro vezes superior às previsões iniciais, que davam como objetivo 500 mil habitantes nesse mesmo ano 2000.

Alguns comentários impõem-se. Por muito tempo identificada com o Plano Piloto, Brasília hoje é uma grande aglomeração polinucleada que experimenta um crescimento bastante intenso nos planos demográfico e econômico – ela se tornou em 1991 a sexta maior aglomeração do Brasil – e uma grande extensão geográfica.

No quadro desse crescimento, a parcela relativa ao Plano Piloto foi-se reduzindo. No plano demográfico, da inauguração em 1960 até hoje, sua proporção em relação à população total do DF passou de 48% a 10%. Não se trata apenas de uma queda relativa: as cidades-satélites ganham população, enquanto o Plano Piloto permanece estagnado. E desde 1991 passa mesmo a experimentar uma redução em termos absolutos, perdendo habitantes (209 mil em 1991, 199 mil em 1996, 198.400 em 2000), devendo-se aqui considerar que parte dessa perda se deu pela exclusão de sua administração, em 1994, de dois bairros, o Lago Sul e o Lago Norte. O Plano Piloto, prestigioso simbólica e arquitetonicamente, não é mais o único centro de gravidade da cidade.

Tal Brasília-Distrito Federal, após um crescimento intenso (280% em sua primeira década e 110% na segunda), experimenta há vinte anos um crescimento mais modesto: 33% entre 1980 e 1991, 25% de 1991 a 2000. Essa desaceleração possui duas explicações: uma maturidade após o rápido crescimento da cidade nova, um deslocamento do crescimento para além do perímetro do Distrito Federal. Com efeito, as menores restrições administrativas e as disponibilidades fundiárias favorecem hoje a implantação de atividades e populações ao sul da divisa do DF, em um corredor de urbanização que acompanha a estrada e a via férrea Brasília–Belo Horizonte–Rio de Janeiro. Esse arquipélago urbanizado vem desde o Gama e se alonga por quase cem quilômetros. De modo menos significativo, o desenvolvimento de Formosa e Planaltina de Goiás – a nordeste e já fora do limite do DF, nas proximidades da estrada para Salvador – e de Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas, a sudoeste, indica a mesma tendência.

O metrô e a questão do centro

Por longo tempo a estrutura geral da aglomeração caracterizou-se pelo surgimento de cidades-satélites em torno do Plano Piloto, este incontestavelmente

* Ver Figura 52 (N. da R. T.).

no papel de centro. Aceitas a contragosto como um mal menor, como uma alternativa à proliferação de favelas, elas permaneceram por longo tempo isoladas e à parte do centro, flutuando em um vasto Distrito Federal, enquanto a imagem de Brasília se mantinha identificada com aquela do Plano Piloto.

Como visto, o conjunto das cidades-satélites representa hoje um peso demográfico muito superior ao do Plano Piloto e de suas extensões próximas, além de ter uma capacidade econômica nada desprezível. As atividades artesanais, as indústrias de montagem e acondicionamento ali se instalam, uma vez que não encontram espaços adequados no Plano Piloto. Escritórios e serviços também, não somente em razão dos custos fundiários menores, mas para estarem mais próximos de uma clientela que se vem tornando majoritária. Podemos então, legitimamente, nos perguntar quais serão as conseqüências da primeira linha de metrô (Figura 50) com operação experimental iniciada em 1995.

Com extensão total de quarenta quilômetros, ela se apresenta como a coluna vertebral de uma aglomeração contínua, ligando o Plano Piloto às cidades-satélites do Guará (115 mil hab.), Taguatinga (243 mil hab.), Ceilândia (344 mil hab.) e Samambaia (164 mil hab.) e atravessando o novo bairro residencial de Águas Claras (Figura 52) – ou seja, um conjunto conurbado que já ultrapassou o milhão de habitantes.

Com efeito, a implantação e o início de funcionamento do metrô trazem uma mudança significativa para Brasília. No caso de uma cidade até aqui exclusivamente devotada ao automóvel (veículos privados ou ônibus), a introdução de um novo modo de transporte coletivo ligando diretamente as antigas periferias ao Plano Piloto representa mais uma "infração" dos princípios originais. E, ao mesmo tempo, uma formidável incitação à mudança. Centenas de milhares de habitantes e de atividades importantes até então separadas por mais de uma hora e meia de viagem em ônibus precários, submetidos aos revezes da circulação em horas de pico, passam a se conectar por um transporte rápido (30 a 40'), garantido e seguro.

E como não se interrogar sobre os elementos materiais suscetíveis de organizar a mudança de escala dessa nova aglomeração?

Sem dúvida, o metrô é um dos elementos dessa mudança, mas ainda se faz necessário estabelecer sua urbanidade e precisar seu papel nas representações que os habitantes fazem da cidade. Mais do que o metrô, é principalmente a existência de espaços públicos que permite que a coletividade se reconheça como tal. Para além de suas funções circulatórias, será que tais espaços públicos apresentam características urbanas concretizadas na sua organização e nas instituições e atividades a que dão suporte? Serão eles suscetíveis de se organizar em rede e "estruturar" uma aglomeração estabelecida ao longo de mais de quarenta quilômetros?

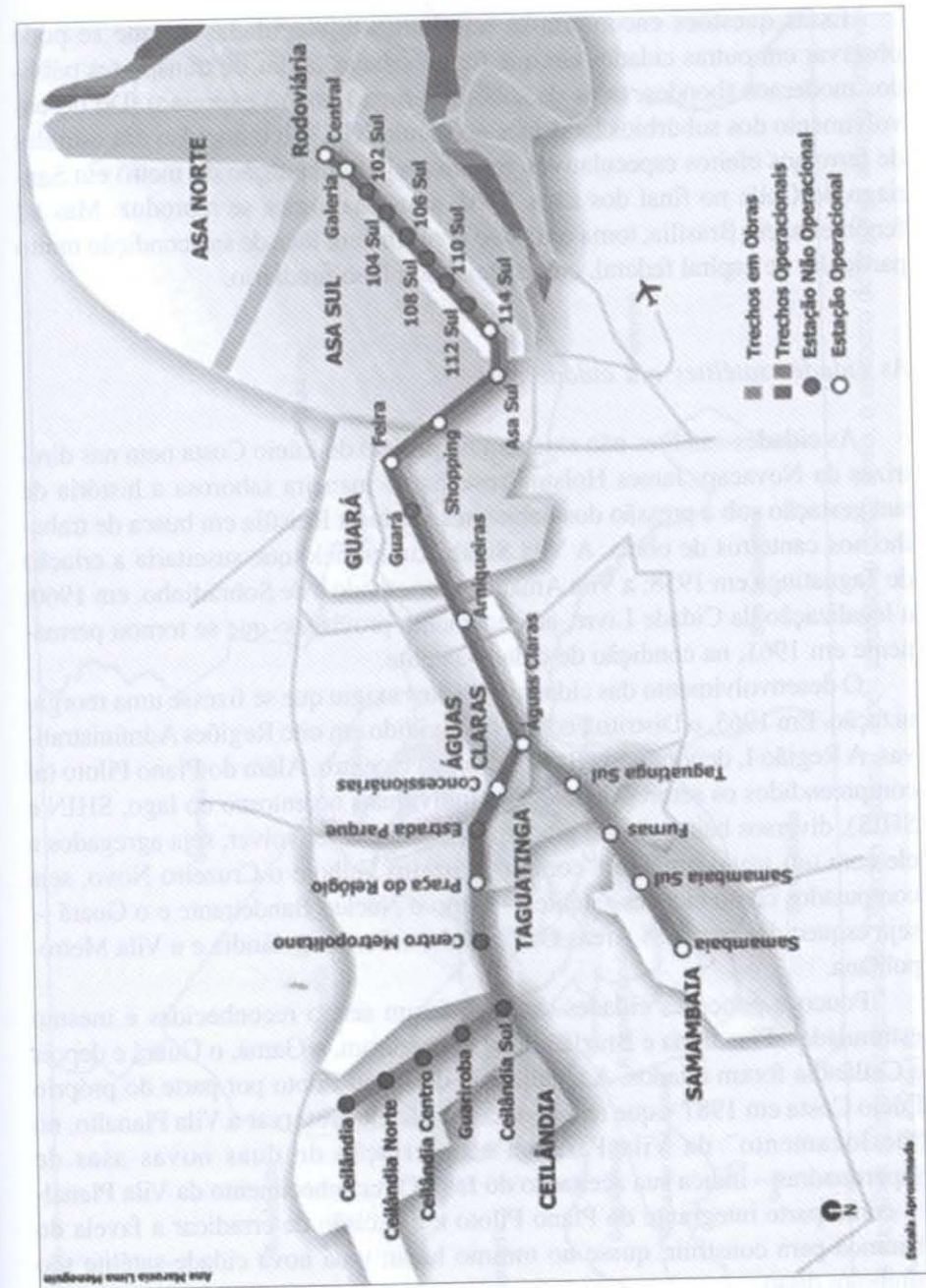



FIGURA 50 – Mapa do Metrô do Distrito Federal. Fonte: www.df.gov.br

Essas questões encontram-se estreitamente vinculadas ao que se pode observar em outras cidades em que foram criadas linhas de transportes públicos modernos (bondes, trens de subúrbio, metrô, metrô expresso). Do desenvolvimento dos subúrbios londrinos no século XIX sob o impulso das estradas de ferro aos efeitos especulativos gerados pela implantação do metrô em Santiago do Chile no final dos anos 1970, a mesma lógica se reproduz. Mas tal fenômeno, em Brasília, toma um novo contorno em face de sua condição muito particular de capital federal, em especial no plano fundiário.

As cidades-satélites e a cidade real

As cidades-satélites não existiam no projeto de Lúcio Costa nem nas diretrizes da Novacap. James Holston resenha de maneira saborosa a história de sua gestação sob a pressão dos habitantes vindos a Brasília em busca de trabalho nos canteiros de obras. A Vila Sarah Kubitschek, que suscitaria a criação de Taguatinga em 1958; a Vila Amaury acarretando a de Sobradinho, em 1960; a legalização da Cidade Livre, acampamento provisório que se tornou permanente em 1961, na condição de cidade-satélite.

O desenvolvimento das cidades-satélites exigiu que se fizesse uma reorganização. Em 1965, o Distrito Federal foi dividido em oito Regiões Administrativas. A Região I, denominada Brasília, ocupa o centro. Além do Plano Piloto (aí compreendidos os setores de mansões individuais no entorno do lago, SHIN e SHIS), diversos bairros iriam gradativamente se desenvolver, seja agregados a ele com um *status* ambíguo, como o Cruzeiro Velho e o Cruzeiro Novo, seja computados como cidades-satélites – como o Núcleo Bandeirante e o Guará –, seja esquecidos como as Áreas Octogonais, a Candangolândia e a Vila Metropolitana.

Pouco a pouco as cidades-satélites foram sendo reconhecidas e mesmo estimuladas, Planaltina e Brazlândia se expandiram, o Gama, o Guará e depois a Ceilândia foram criados. A atualização do Plano Piloto por parte do próprio Lúcio Costa em 1987 – que resultou na decisão de preservar a Vila Planalto, no "deslocamento" da Vila Paranoá e na criação de duas novas asas de superquadras – indica sua aceitação do fato. O reconhecimento da Vila Planalto como parte integrante do Plano Piloto e a decisão de erradicar a favela do Paranoá para construir, quase no mesmo lugar, uma nova cidade-satélite são símbolos disso.

A reforma de 1991 ampliou o número de regiões para onze. A Região I, Brasília, compreende o Plano Piloto, as margens do lago (exceto a nova Vila Paranoá, integrante da Região VII), o aeroporto e duas vastas áreas naturais: um parque nacional ao norte e as reservas ecológicas ao sul. Vários setores

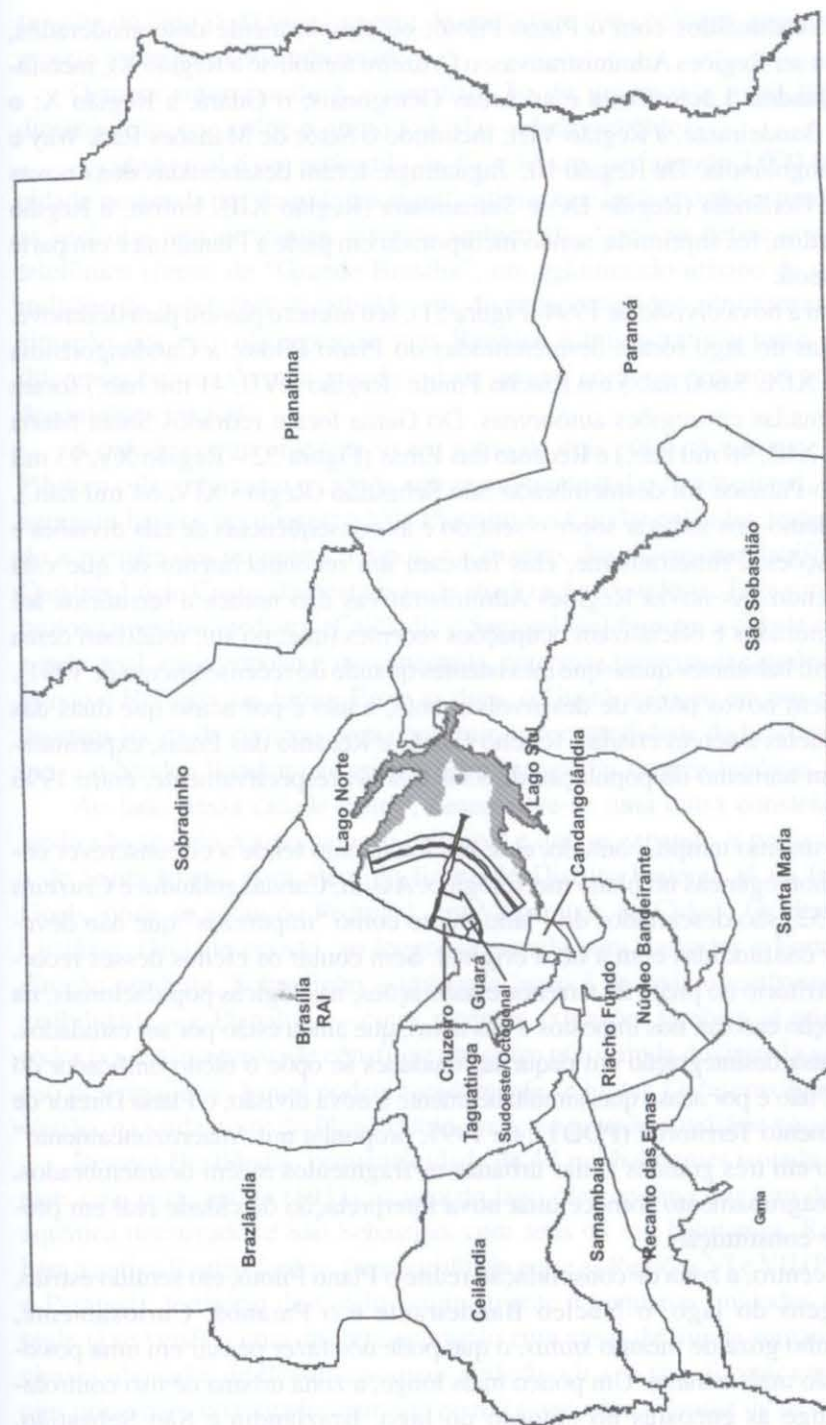



FIGURA 51 – As Regiões Administrativas do Distrito Federal. Após a redação deste livro, o número de regiões administrativas foi ampliado de 19 para 28 (2004).

outrora confundidos com o Plano Piloto, ou simplesmente desconsiderados, passam a ser Regiões Administrativas: o Cruzeiro tornou-se a Região XI, incluindo as Quadras Lúcio Costa e as Áreas Octogonais; o Guará, a Região X; o Núcleo Bandeirante, a Região VIII, incluindo o Setor de Mansões Park Way e a Candangolândia. Da Região III, Taguatinga, foram desanexadas duas novas regiões: Ceilândia (Região IX) e Samambaia (Região XII). Enfim, a Região VIII, Jardim, foi suprimida, sendo incorporada em parte a Planaltina e em parte ao Paranoá.

Com a nova divisão de 1994 (Figura 51), seu número passou para dezenove. As bordas do lago foram desmembradas do Plano Piloto; a Candangolândia (Região XIX, 5.600 hab.) e o Riacho Fundo (Região XVII, 41 mil hab.) foram transformadas em regiões autônomas. Do Gama foram retirados Santa Maria (Região XIII, 98 mil hab.) e Recanto das Emas (Figura 52 – Região XV, 93 mil hab.), do Paranoá foi desmembrado São Sebastião (Região XIV, 64 mil hab.).

Podemo-nos indagar sobre o sentido e as conseqüências de tais divisões e demarcações. Primeiramente, elas indicam um reconhecimento do que está acontecendo. As novas Regiões Administrativas dão nomes a territórios até então ignorados e oficializam ocupações recentes (que, no sul, totalizam cerca de 300 mil habitantes quase que inexistentes quando do recenseamento de 1991). Elas abrem novos pólos de desenvolvimento, e não é por acaso que duas das últimas delas a serem criadas, Riacho Fundo e Recanto das Emas, experimentaram um aumento de população de 93% e 80%, respectivamente, entre 1996 e 2000.

Ao mesmo tempo, contudo, esse fracionamento tende a circunscrever entidades homogêneas no plano morfológico. Assim, Candangolândia e Cruzeiro (Figura 52) são descartados do Plano Piloto como "impurezas" que não deveriam ser confundidas com a obra original. Sem contar os efeitos desses recortes do território no preço de terrenos e habitações, nas lógicas populacionais, na distribuição escolar, nos impostos e nas taxas, que ainda estão por ser estudados.

A essa desintegração em pequenas unidades se opõe o efeito unificador do metrô. E não é por acaso que, simultaneamente à nova divisão, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), de 1997, proponha um "macrozoneamento" reunindo em três grandes zonas urbanas os fragmentos recém-desmembrados.

O reagrupamento fornece uma nova interpretação da cidade real em processo de constituição.

No centro, a zona de consolidação reúne o Plano Piloto, em sentido estrito, as margens do lago, o Núcleo Bandeirante e o Paranoá. Curiosamente, Sobradinho goza de mesmo *status*, o que pode nos fazer pensar em uma possível junção mais adiante. Um pouco mais longe, a zona urbana de uso controlado abrange as encostas no entorno do lago, Brazlândia e São Sebastião. É compreensível que se procure limitar sua expansão por razões paisagísticas

(a volta do lago já dá uma imagem de densidade que contradiz as intenções do projeto de origem) ou ambientais.

O mais interessante é a constituição de uma vasta zona urbana de dinamização, que reúne o grupo todo das cidades-satélites.

A cidade real é um retângulo de 40 x 50 km, perfazendo 2.000 km^2: uma cidade pontuada por densidades significativas, que inclui também parques, áreas agrícolas remanescentes, reservas ambientais. Assim se define o que a lista telefônica chama de "Grande Brasília", um aglomerado urbano de quase 2,5 milhões de habitantes distribuído em diversas entidades administrativas. Tal situação nos convida a pensar suas Regiões Administrativas tanto como os diferentes bairros de uma grande cidade quanto como as pequenas comunidades satélites iniciais.

A cidade-centro organiza-se em torno de dois pólos. A nordeste, o Plano Piloto e o lago formam a cidade antiga, monumental e institucional, à qual se agregam bairros peculiares: a Vila Planalto e a Candangolândia, testemunhando a epopéia dos primeiros tempos; o Cruzeiro, das extensões planificadas; as Quadras Lúcio Costa, das tentativas de atualização. A sudeste, Taguatinga e seus prolongamentos imediatos (Ceilândia e Samambaia) formam a cidade comercial e industrial, mais popular e movimentada, com suas próprias expansões: Riacho Fundo e Recanto das Emas. Entre as duas, o Guará apóia-se em um *strip* com diversos locais de compras para constituir uma centralidade dedicada ao consumo, e o Núcleo Bandeirante guarda a lembrança das origens heróicas.

Ao lado dessa cidade-centro, desenvolve-se uma outra constelação que ainda não se uniu à aglomeração principal e que se expande, a partir do Gama e de Santa Maria, para além do limite do Distrito Federal, já no Estado de Goiás, onde se apóia no Pedregal, em Valparaízo, na Cidade Ocidental e em Luziânia. Do lado oposto, ao longo da estrada para Salvador e Fortaleza, na direção nordeste, Sobradinho – instalada junto à rodovia e usufruindo dessa visibilidade – e Planaltina – cujas recentes extensões também já atingiram a rodovia – estão a passo de constituir um outro pólo, ainda distinto da aglomeração principal, mas à qual poderá rapidamente se juntar. O desenvolvimento do Varjão, na saída norte do Plano Piloto, indica a pressão fundiária naquela área.

Restam Brazlândia, pequena cidade de 40 mil habitantes isolada no noroeste, cuja parte antiga (1933) na orla do lago oferece uma imagem de estação aquática desativada, e São Sebastião, com seus 64 mil habitantes. Resta também a antiga Região Jardim, hoje partilhada entre as Regiões VI e VII (Planaltina e Paranoá), território destinado originalmente a pequenas unidades agrícolas onde já se verifica uma discreta ocupação com casas de fim de semana para as classes abonadas de Brasília, as quais poderão vir a se transformar em residências principais, conjugadas com um *pied à terre*, uma moradia de passagem no Plano Piloto.

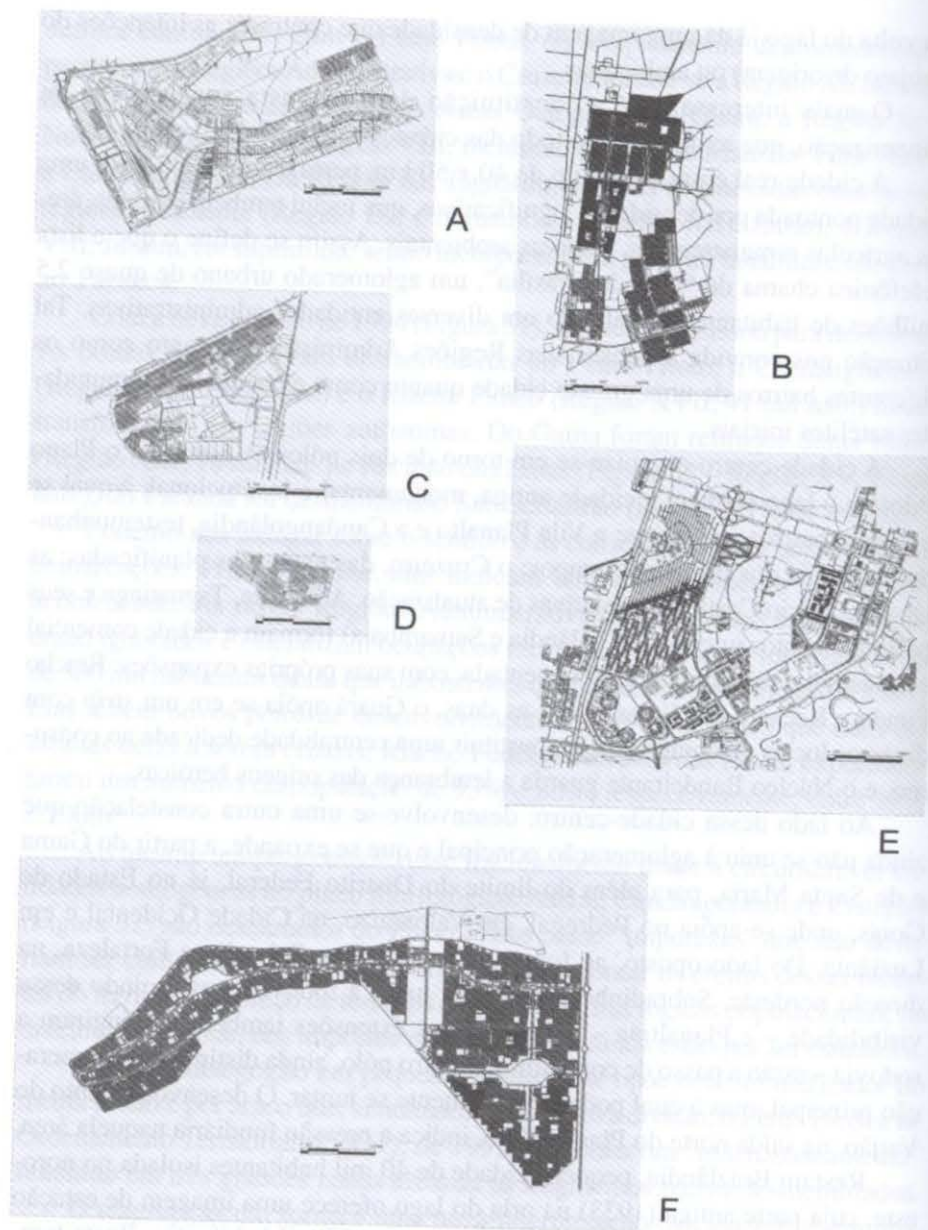



FIGURA 52 – A) Águas Claras; B) Brazlândia; C) Núcleo Bandeirante; D) Vila Planalto; E) Cruzeiro/Sudoeste/Octogonal; F) Recanto das Emas

Em resumo, Brasília ilustra plenamente a condição da cidade contemporânea, conforme definida por Eduardo Brenes Mata (1995): "Um novo conceito de cidade onde se mesclam em um só espaço as condições urbanas, suburbanas e rurais que sucedem o zoneamento funcional anterior: a unidade de base não é mais a rua, mas o 'corredor de crescimento' que atinge de 80 a 100 km".

Lições das periferias

Com quase 90% da população do DF, as cidades-satélites, as invasões e os novos pólos de urbanização representam hoje a realidade de Brasília. Menos controlados que o Plano Piloto, são lugares com legislações urbanísticas mais flexíveis, o que – aliado a um menor custo da terra – explica por que atraem a maior parte da expansão da capital. Seu papel na formação da cidade é fundamental. James Holston (1989) e Sylvia Ficher (2000) rastrearam suas razões e etapas históricas; a análise deve também considerar os mecanismos concretos e descobrir as lógicas que neles operam. De fato, é da conjugação de tais mecanismos – onde o espontâneo e o informal têm papel majoritário – com um planejamento ambicioso, do qual o Plano Piloto permanece sendo o exemplo mais perfeito, que se constitui a cidade real. Ao reunir esses dois aspectos, Brasília oferece um exemplo particularmente esclarecedor para se compreender as características da cidade contemporânea.

À primeira vista, as cidades-satélites se parecem, especialmente para o olhar estrangeiro. Em algumas delas, ruas principais sobrecarregadas com ônibus e caminhões, a presença do comércio que se derrama para as calçadas, onde se mistura com obras e reparos. Ruas secundárias ainda de terra batida, habitações improvisadas, escolas, campos de esportes e terrenos baldios. Uma arquitetura apressada que rompe com o controle característico do Plano Piloto. Um sentimento de coisa inacabada e, ao mesmo tempo, uma vida intensa. Mais jovens que o Plano Piloto, muito barulho e movimento. E, de um ano para o outro, mudanças incríveis, de grande importância. Outras, mais requintadas, filhas legítimas do urbanismo do Plano Piloto, apresentam alto grau de urbanização, aliado a uma renda *per capita* relativamente elevada e a uma paisagem urbana bem mais estável.

De qualquer modo, para além de semelhanças superficiais, cada uma possui sua própria história e caráter, cada uma nos ensina alguma coisa sobre a cidade.

O Núcleo Bandeirante data de 1956. Como mostra um croqui de Oscar Niemeyer, a antiga Cidade Livre começou com uma rua, muita gente, alguns a cavalo, alguns carros; suas barracas de lona logo foram substituídas por casas

simples de madeira, com coberturas de chapa ondulada que se prolongam sobre a calçada para formar uma galeria no térreo. Em um risco rápido, tudo é dito: a rua como estrutura elementar, fundadora do assentamento; a cidade como abrigo para todos – dá para imaginar mesas e cadeiras sob as marquises nas quais se acomodar para beber uma cerveja; a relação com a história. O desenho bem poderia representar uma cidadezinha nordestina, não fosse a largura da via.

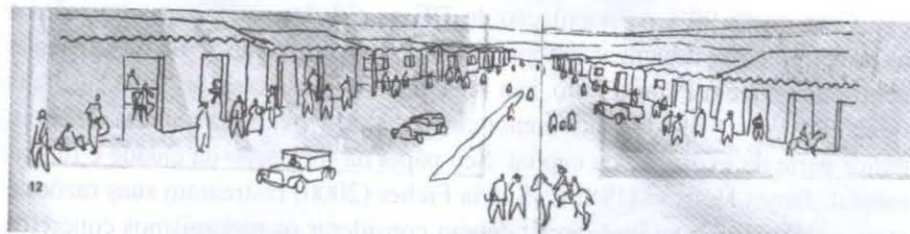



FIGURA 53 – Cidade Livre
(Croqui de Oscar Niemeyer, *Guia Oficial de Brasília*, GDF, 1985)

Concebida inicialmente como provisória, a ser demolida após o término das obras, a cidade defendeu-se, seus habitantes permaneceram. Isso bem pode ser uma primeira lição: em uma cidade nova, os operários que a constroem são também seus primeiros habitantes. Lembremos Heliópolis, cidade nova criada em 1905 pelo barão Empain no deserto, nas proximidades do Cairo, cujo primeiro bairro a ser edificado foi o dos pedreiros núbios que iriam construir a cidade.

A Cidade Livre era toda impermanente, com aqueles "serviços" básicos que acompanham acampamentos iniciais: comércio, oficinas e consertos, estrutura administrativa básica, lazer. Hoje o Núcleo Bandeirante é em concreto e alvenaria, seguindo um ordenamento que – desde a decisão de manter o assentamento – fornece o contexto de sua transformação: vários andares nas avenidas, um máximo de dois pavimentos nas pequenas ruas perpendiculares. Nas avenidas, as funções se misturam, comércio e pequenas empresas, escritórios, habitações. Como uma persistência das atividades de origem, ali se encontra tudo aquilo que permitia, de imediato, construir uma cidade: depósitos de materiais de construção, oficinas para caminhões e de reparo de maquinário. E, com uma especialização toda própria no lado sul da terceira avenida, na qual se alinhavam lado a lado templos dos vários cultos presentes em Brasília.

Passar da madeira ao concreto armado, do provisório ao definitivo, da terra batida ao asfalto, da administração precária aos serviços públicos estáveis

e ter seu *status* reconhecido, essa é a história da Cidade Livre tornada Núcleo Bandeirante. Como as outras cidades-satélites, como as casas geminadas da W3, ela demonstra a competência dos habitantes, sua capacidade de transformar seu espaço, de exprimir seu próprio gosto. Em qualquer uma das suas ruas, inicialmente constituídas de edificações baixas, todas as casas têm agora dois andares e exibem fachadas elaboradas, colunas e arcos sustentando varandas, balaústres clássicos nos peitoris. É como se os operários da construção quisessem utilizar, para seu proveito, os signos da cultura arquitetônica presentes nas grandes mansões que erigem em torno do lago para os ricos proprietários que não se interessam pela arquitetura moderna.

A Vila Planalto surgiu das instalações sumárias para os engenheiros, às quais se agregaram casas improvisadas para os operários dos canteiros de obras da Praça dos Três Poderes. Os engenheiros se foram, os operários ficaram, transformando uma implantação de ocasião num bairro pequeno e diferente. A dois passos da Praça dos Três Poderes e da extremidade do Eixo Monumental, portanto no interior do perímetro do Plano Piloto, por muito tempo a Vila Planalto não apareceria nos mapas oficiais. Ausente do *Atlas do Distrito Federal* de 1986, só seria oficializada em 1987, com o novo esquema diretor elaborado por Lúcio Costa.

Assim bem localizada, a Vila Planalto se distingue do Plano Piloto – ainda que a ele pertencendo – por sua escala de aldeia, pelo pitoresco de suas casas e pela flexibilidade de seu tecido. A presença de restaurantes e de alguns barzinhos contribuem para seu atrativo. Ela aparece como o lugar da desorientação, uma espécie de viagem no tempo, um rápido retorno da "cidade modernista" ao vilarejo tradicional. Um contraponto necessário e bem-vindo ao rigor monumental vizinho.

Erigida em 1933 às margens de uma represa, Brazlândia era tão-somente uma vila agrícola com 350 habitantes quando se tornou uma cidade-satélite em 1973, destinada a acolher uma parte das populações migrantes do Nordeste. Ao lado da antiga ocupação, da qual está separada por um pequeno corpo d'água em torno do qual se distribuem clubes esportivos e áreas de lazer, a principal expansão estende-se de um lado e de outro da via LW1, que vem de Brasília. A estrada, algumas grandes praças e um sistema de ruas paralelas, cada uma com 18 m de largura e servindo dos dois lados lotes com 18 m de profundidade: um sistema expedito e eficaz.

Os terrenos foram distribuídos aos habitantes, que estabeleceram uma notável estratégia de ocupação. Em uma primeira etapa, cercamento do lote e construção de uma moradia improvisada no fundo da parcela, um barraco de madeira de uma água onde toda a família se amontoa em dois ou três cômodos

exíguos. Essa primeira posse fez-se sob o signo da urgência, enquanto o sistema viário ainda não estava totalmente concluído, as infra-estruturas técnicas por vezes insuficientes.

Passados o primeiro momento e o tempo necessário para obter meios e passar de migrante sem recursos a habitante e trabalhador, tem início a segunda etapa de ocupação. A construção em alvenaria obedece a uma condição: a utilização de uma planta-tipo, bastante sumária, fornecida pela administração local, mediante a qual o morador obtém, simultaneamente, a permissão para construir e o acesso a uma cooperativa de materiais de construção a preços vantajosos. A casa é feita, então: elevada alguns degraus para deixar um vazio sanitário, é recuada da rua por um pequeno jardim frontal e está afastada do muro lateral para deixar espaço ao carro; nos fundos, disposto entre o barraco inicial – que foi mantido – e a cozinha, há um pequeno quintal, oculto das vistas e criando uma espécie de estar doméstico a céu aberto. A família libera o barraco, que é alugado ou passa a ser um local de trabalho – ateliê de costura, salão de cabeleireiro, às vezes comércio nas casas de esquina. Um terceiro estágio, mais demorado a alcançar, consiste em subir a casa de alvenaria em mais um andar.

Em Brazlândia, como no Núcleo Bandeirante ou na Vila Planalto, como em outras cidades-satélites, como nas ricas mansões às margens do lago ou nas casas geminadas das quadras 700, o lote constitui o quadro em que se dá a ação do habitante, lá onde – sabendo-se em casa – ele organiza o espaço segundo sua conveniência. E não apenas palco de sua ação, uma vez que o lote é também um espaço de reserva para uma expansão ou reorganização futura, o espaço para um projeto seu. Uma lição de arquitetura.

Retorno ao centro

As novas configurações da capital federal, a obtida autonomia administrativa, a operação do metrô, tudo isso nos leva a refletir sobre a natureza do centro. Indiscutivelmente, ele está ainda hoje situado simbolicamente no Eixo Monumental. Mas a Praça dos Três Poderes, apesar da nobreza dos palácios ao seu redor, é mais um local para turistas, manifestações políticas e cerimônias do que o centro propriamente, aquele onde os habitantes se encontram e onde se misturam as atividades de trabalho, de lazer, de consumo e de transporte que estruturam a vida cotidiana.

Mais bem situado geometricamente, o cruzamento do Eixo Monumental com o Eixo Rodoviário é por demais distendido para exercer o papel que se poderia esperar da associação de duas áreas comerciais, da estação rodoviária, da catedral, do teatro, de setores hoteleiros e culturais. Já o Plano Piloto,

nele a distribuição setorizada das atividades, dispersando os elementos da centralidade, impediu por muito tempo a constituição de um centro vivo e animado, na escala de uma grande metrópole.

Ainda que certas cidades-satélites, em especial Taguatinga, tenham a capacidade de constituir seus centros, estes, por falta de uma presença institucional e de uma organização generosa dos espaços públicos, não poderiam rivalizar com o Plano Piloto. E assim a problemática da constituição de um centro à escala da capital do Brasil só pode ser enfocada levando em consideração o Plano Piloto. E, com a chegada do metrô, tal problemática deixa de ser meramente teórica para se tornar urgente.

Tendo como hipótese de trabalho que um centro urbano de certo porte não é decretado *a priori*, mas desenvolve-se com o tempo, a partir de condições favoráveis, as mudanças na configuração da grande Brasília – hoje em curso e que o metrô irá inescapavelmente acelerar – colocam antes de mais nada a questão da capacidade do Plano Piloto de se transformar, para além de seu desenho original, num tecido urbano. Isto é, de oferecer um contexto para apropriações, expansões e adensamentos que a prática dos habitantes, sejam eles residentes ou que aí trabalhem, engendra para adaptar o espaço da cidade às novas condições advindas da evolução dos modos de vida e das atividades.

Como visto, os primeiros exemplos dessas modificações já são observáveis em várias situações:

- as transformações das casas em renque da borda oeste do Plano Piloto (quadras 700);
- as alterações nos setores comerciais das superquadras (mudança de atividades, reforma e ampliação das edificações, especialização);
- a implantação de comércios "leves", informais: quiosques, *trailers*, comércios ambulantes, etc., em locais até então proibidos;
- a criação – efêmera, porém significativa – de continuidades comerciais, em especial na área central, sob a forma de feiras que conectam os setores comerciais, aproveitando-se do fluxo de pedestres criado pela saída do trabalho, pelas atividades de lazer e pelas demais ocorrências da vida urbana.

É provável que a lógica de tais modificações ainda modestas, observáveis em determinados locais do Plano Piloto, se fará sentir de modo bem mais acentuado no entorno das estações de metrô à medida que essas forem sendo abertas. Será que a relação direta entre o centro e a periferia provocada pelo metrô irá resultar em implantações comerciais informais, desde jornaleiros até bares e vendas de refeições rápidas? Será que essa relação irá impor uma pressão maior na alteração dos centros comerciais nas proximidades das estações, ou mesmo levar ao surgimento de edificações comerciais fixas em locais nos quais

elas são atualmente proibidas, como no andar térreo em *pilotis* dos blocos residenciais? No longo prazo, será que terá como conseqüência a especulação com edifícios e terrenos mais próximos da linha, contradizendo assim os princípios de origem?

Essa nova condição de relacionamento direto irá, de uma maneira ou de outra, criar continuidades entre os pequenos pólos hoje dispersos e favorecer assim a formação de um centro urbano identificável e dinâmico? A observação do entorno das estações já em funcionamento no Plano Piloto (Central, Galeria dos Estados e 114 Sul) permite vislumbrar os primeiros indícios de um processo que poderá, em curto prazo, levar a um questionamento do princípio da setorização, do qual já se percebem hoje as limitações.

Tanto quanto no Plano Piloto, a modificação do território nas cidades-satélites também é um aspecto importante. Qual será sua capacidade para constituir, no entorno das estações de metrô, pólos urbanos que concentrem equipamentos, serviços públicos e comércio? Quais são os espaços públicos que lhes darão forma? Quais são as grandes artérias que irão conectá-los e tornar inteligível a estrutura geral da cidade?

A observação das transformações locais do tecido suscita questões quanto à estrutura do conjunto. Na verdade, a constituição de tais pólos urbanos é uma das características da organização geral da grande Brasília. Porém, devemos atentar para uma mudança de postura essencial, a qual consiste em pensar o Guará, Águas Claras, Taguatinga, Samambaia e Ceilândia não mais como satélites girando em torno do Plano Piloto – tal como satélites em torno de um planeta ou planetas em torno de uma estrela –, mas como diferentes bairros de uma grande metrópole multipolar, a fim de assegurar as condições de urbanidade da cidade do século XXI.

A longa história de uma cidade nova

A fundação do mito arquitetônico

Batizada ainda antes de existir, sonhada por mais de um século, revelada profeticamente, enfim fundada para ser edificada quarenta anos mais tarde, a capital do Brasil inscreve-se numa história mítica que acompanha as grandes etapas de formação do país: a Independência, a República, a Modernidade.

Construída no *hinterland*, Brasília é um símbolo da emancipação do país ante seu litoral e os laços coloniais nele representados. Inscrita na primeira Constituição republicana, naquele momento a nova capital federal sublinhava a distância em relação ao Rio de Janeiro, identificado com o período imperial. Concebida segundo os princípios do urbanismo dos CIAMs, a cidade que

representa a mais importante e prestigiosa realização do Movimento Moderno no plano internacional também testemunha a inserção do Brasil na modernidade e avaliza a aposta de seu presidente, Juscelino Kubitschek, em fazer o país avançar "cinqüenta anos em cinco".

A essa história nacional e política, tratada por Nogueira Batista e Sylvia Ficher em diversas ocasiões (2000, 2002), deve ser acrescentado um outro mito no qual a dimensão propriamente brasileira de Brasília é secundária, a fim de ressaltar o valor universal das lições da cidade e de sua criação. E, curiosamente, esse segundo mito encontra suas raízes em uma dupla confusão, quanto ao sítio e quanto ao autor do projeto da cidade.

A personalidade esfuziante de Oscar Niemeyer, a importância de sua obra e a excepcional duração de sua atividade profissional deram destaque ao arquiteto dos edifícios públicos, relegando a segundo plano, quando não sumariamente esquecendo, o urbanista Lúcio Costa e o paisagista Roberto Burle Marx. Por sua vez, o sítio, quando visto do estrangeiro, foi freqüentemente identificado se não com a própria Floresta Amazônica, ao menos com um território inóspito que teve de ser conquistado e cujas imagens podem ser facilmente confundidas com aquelas da estrada Belém–Brasília. Esse equívoco de duas faces é mais que um erro corriqueiro. Ele contribui para inscrever o mito de Brasília plenamente na utopia arquitetônica moderna, ao exaltar o heroísmo da empreitada e de seu autor. O desbravamento épico torna-se o símbolo da ocupação do território, voluntariosa a despeito das condições difíceis. O esquecimento de Costa e a concentração da responsabilidade arquitetônica e urbanística por Brasília na pessoa de Niemeyer reforçam a caracterização do arquiteto como super-homem e, segundo a fórmula de Walter Gropius, a apreensão de sua competência como aquela de controlar a criação do meio ambiente "da colherinha à cidade".

Desse modo, Brasília passa a ser o exemplo por excelência da realização da utopia modernista. A prova de que é possível a unidade da arte, da arquitetura e do urbanismo, tão ardentemente almejada pelos CIAMs.

O retorno às origens

Ao nos debruçarmos sobre o objeto Brasília, a prevalência do mito arquitetônico tem como efeito a dissolução do tempo. Conscientemente ou não, cingimos a cidade à sua criação demiúrgica, como se ela não quisesse para si quaisquer ancestrais e não conhecesse evolução alguma. Exaltando a novidade como contraponto a uma tradição considerada ultrapassada, ficamos privados de uma reflexão frutífera sobre a posição que Brasília de fato ocupa no desenvolvimento de uma tradição da novidade em matéria de implantação de cidades.

Em outras palavras, a questão da cidade nova não é uma questão nova. Brasília inscreve-se em uma história cujas origens são milenares. Lúcio Costa expressa com poesia o ato simbólico que constitui, para ele, o ponto de partida do projeto de Brasília como "o gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto". Nesse sentido, ela está vinculada a toda uma série de mitos fundadores, nos quais o hieróglifo que designa a cidade no Egito antigo e as figuras de agrimensura que servem de princípio de organização das cidades chinesas se encontram com a cruz etrusca e, mais tarde, com a cidade ou o acampamento militar romano – com suas duas ruas principais, o cardo no sentido norte–sul e o decúmano no sentido leste–oeste. O todo santificado pela referência à cruz, tanto a dos cruzados como a dos conquistadores. Há em Lúcio Costa uma vontade de associar Brasília a uma mitologia universal bem mais complexa e rica que a simples aplicação da *Carta de Atenas* em versão brasileira.

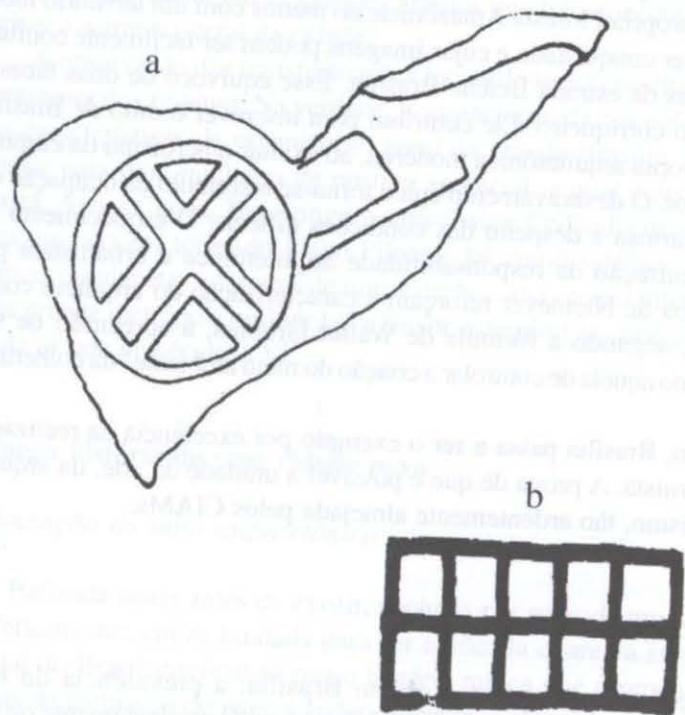



FIGURA 54 – A representação da cidade
a. hieróglifo que significa "cidade" (impressão de cilindro de cerâmica)
b. pictograma chinês que significa "divisão de terras"
(SÉE, G. *Naissance de l'urbanisme dans la vallée du Nil*, 1973, p. 62)

Ao mesmo tempo, Brasília situa-se em uma genealogia mais recente, aquela das cidades-residência da aristocracia e das cidades capitais. Costa insiste na necessidade de conceber a cidade "como *civitas*, possuidora dos atributos inerentes a uma capital". Sob esse aspecto, ela se insere numa vertente urbanística que vem da criação e do embelezamento das cidades capitais do Renascimento italiano e de seus principais desdobramentos, Versalhes (1662-1685) e São Petersburgo (1703-1712). Uma história em que a modernização de um país se faz sob a autoridade de um poder esclarecido e em que o deslocamento da capital integra essa modernização e, simultaneamente, a simboliza. Uma história que inclui ainda Washington (1791) e Canberra (1912), como a nos lembrar que a criação de uma capital pode contemplar também a dimensão democrática.

Essa longa genealogia dá a Brasília sua própria personalidade. Não se trata de uma capital de província, mas da capital federal de um grande país, razão pela qual não deveria ser confundida com "uma cidade moderna qualquer", conforme a expressão do próprio Lúcio Costa.

O patrimônio e o tempo

Olhar Brasília sob esse ângulo e comparar o traçado do Plano Piloto à grande "pata-de-ganso" de Versalhes suscita inúmeras questões sobre o Movimento Moderno brasileiro e a persistência, na obra de Lúcio Costa, do gosto por uma monumentalidade "clássica" distante dos CIAMs e do funcionalismo dos anos 1930, como demonstrou em detalhe Carlos Eduardo Comas (2002). As grandes artérias, a elegância majestosa dos palácios, o refinamento dos jardins, os vastos horizontes, Brasília (ou melhor, o Plano Piloto) apresenta-se por inteiro como monumento, como obra única. Sua inscrição como patrimônio da humanidade revela o valor que lhe é unanimemente atribuído.

Contudo, por mais legítimo que seja esse ponto de vista, ainda falta algo que a análise não deveria negligenciar: a tomada em consideração da própria história da cidade, das etapas de sua construção desde os primeiros acampamentos para abrigar os operários, a instalação dos primeiros canteiros de obras e a abertura das primeiras vias. Ainda que as publicações comemorativas incluam, de bom grado, esboços de Lúcio Costa ou fotos dos canteiros e dos prédios iniciais, na realidade pouca coisa foi feita para manter a memória dos primeiros tempos.

A poesia expressiva do croqui da Cidade Livre, de Niemeyer, mostra a relevância de uma arqueologia do presente e da valorização, até mesmo da preservação, dos testemunhos da epopéia candanga. Entretanto, o Hotel Rio de Janeiro e o Hotel Brasil, no Núcleo Bandeirante, foram demolidos há alguns

anos na mais geral indiferença, o Clube Social da Cidade Livre está em ruínas, a igreja da Vila Metropolitana ou o conjunto de casas dos engenheiros na Vila Planalto, abandonados...

E, se dispomos, graças ao guia de Ficher e Nogueira Batista (2000), de um repertório bastante abrangente das edificações preexistentes e das primeiras realizações, ainda falta tirar lições das singularidades constituídas em torno do Plano Piloto, graças à manutenção, ao desenvolvimento e à transformação dos assentamentos "provisórios". Cidade Livre, Vila Planalto, Vila Metropolitana ou Telebrasília e tantas outras fazem parte da história de Brasília, contribuindo para torná-la mais complexa e mais rica.

Seleção bibliográfica

Reunimos aqui alguns títulos que podem indicar caminhos de reflexão. Mais que uma compilação exaustiva das publicações mais recentes, trata-se de uma seleção na qual figuram obras às vezes antigas, mas cujo interesse e valor didático permanecem intactos.

AGACHE, D. A. *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação, embelezamento*. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Plans et projectes per a Barcelona, 1981-1982*. Barcelona: Corporacio Metropolitana, 1983.

____. *Les vies de Barcelona*. Barcelona: Corporacio Metropolitana, 1984.

AUGE, M. *Não-lugares*: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994 (ed. original: *Non-lieu*. Paris: Le Seuil, 1992).

AYMONINO, C. *L'abitazione razionale: atti dei congressi CIAM 1929-1930*. Veneza: Marcilio, 1971.

____. *O significado das cidades*. Lisboa: Editorial Presença, 1984 (ed. original: *Il significato della città*. Bari: Laterza, 1975).

____. *Lo studio dei fenomeni urbano*. Roma: Officina, 1977.

____. et al. *Aspetti e problemi della tipologia edilizia*: documenti del corso di caratteri distributivi degli edifici, anno accademico 1963-1964. Veneza: Cluva, 1965.

____; BRUSSATI, M.; FABBRI, G.; LENS, M.; LOVERO, P.; LUCIANETTI, S.; ROSSI, A. *La città di Padova, saggio di analisi urbana*. Roma: Officina, 1966.

____; FABBRI, G.; VILLA, A. *Le città capitali del 19. secolo, Parigi e Vienna*. Roma: Officina, 1975.

BACON, E. N. *Design of cities*. Nova York: Viking Press, 1967.

BARDET, G. *Paris: naissance et méconnaissance de l'urbanisme*. Paris: SABRI, 1952.

____. *Le nouvel urbanisme*. Paris: Vincent, Fréal, 1948.

____. *Pierre sur pierre: construction du nouvel urbanisme*. Paris: Éditions LCB,1945.

____. *Problèmes d'urbanisme*. Paris: Dunod, 1941.

____. *L'urbanisme*. Paris: Presses Universitaires de France, 1945.

BARTHES, R. *La Tour Eiffel*. Paris: Delpire, 1968.

BATISTA, G. N.; FICHER, S.; LEITÃO, F.; FRANÇA, D. A. Brasília, a Capital in the hinterland. In: GORDON, D. L. (Org.). *Planning twentieth-century Capital cities*. Londres: Routledge (no prelo).

BEAUJEU-GARNIER, J.; CHABOT, G. *Traité de géographie urbaine*. Paris: Armand Colin, 1969.

BENEVOLO, L. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1983 (ed. original: *Storia della città*. Roma: Laterza, 1975).

BERTRAND, N. *Architecture de l'habitat urbain: la maison, le quartier, la ville*. Paris: Dunod, 1980.

BONNET CORREA, A. *Morphologia y ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

BOUDON, F.; CHASTEL, A. et al. *Système de l'architecture urbaine, le quartier des Halles à Paris*. Paris: Éditions du CNRS, 1977.

BOURDIEU, P. *Esquisse d'une théorie de la pratique*. Paris e Genebra: Droz, 1972.

BRANCH, M. C. *Comparative urban design: rare engravings, 1830-1843*. Nova York: Arno Press, 1978.

BRENES MATA, E. *Peatonización, una opción para el rescate urbano*. Cartago, Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 1995.

BUCHANAN, C. *Traffic in towns, a study of the long term problems of traffic in urban areas*. Londres: H. M. Stationery Office, 1963.

BUSQUETS, J. *Barcelona*. Madri: Mofre, 1993.

CANIGGIA, G.; MAFFEI, G. L. *Composizione architettonica e tipologia edilizia*. Veneza: Marsilio, 1979.

CASTEX, J.; CELESTE, P.; PANERAI, Ph. *Lecture d'une ville: Versailles*. Paris: Éditions du Moniteur, 1980.

CERASI, M. *La città del levante*. Milão: Jaca Books, 1988.

CERDÁ, I. *Teoría general de la urbanizacion y aplicacion de sus principios y doctrinas à la reforma y ensanche de Barcelona*. Madri: Imprenta Espanõla, 1867.

CHOAY, F. *The modern city: planning in the 19th century*. Nova York: Braziller, 1969.

____. Le règne de l'urbain et la mort de la ville. In: DETHIER, J.; GUIHEUX, A. (Org.). *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*. Paris: Centre Pompidou, 1994.

____. *Urbanismo, utopias e realidades*. São Paulo: Perspectiva, 1979 (ed. original: *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*. Paris: Le Seuil, 1965).

CHOISY, A. *Histoire de l'Architecture*. Paris: Gauthier-Villars, 2 vols., 1899.

COHEN, J. L. *Les années 30, l'architecture et les arts de l'espace*. Paris: CNHMS/Éditions du Patrimoine, 1997.

____. *Scènes de la vie future: les architectes européens et la tentation de l'Amérique*. Paris: Flammarion, 1995.

COING, M. *Rénovation urbaine et changement social*. Paris: Éditions ouvrières, 1966.

COLLINS, G. *The modern city: planning in the 20th century*. Nova York: Braziller, 1969.

COMAS, C. E. Precisões brasileiras sobre um estado passado da arquitetura e urbanismo modernos. Paris: Tese de Doutorado, Université de Paris VIII, 2002.

COMUNE DI MODENA. *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano*. Modena: Panini, 1983.

CORBIN, A. *Le territoire du vide, l'Occident et le decir du rivage, 1750-1840*. Paris: Aubier, 1988.

CULLEN, G. *Townscape*. Londres: Architectural Press, 1963.

CULOT, M.; KRIER, L. *Architecture rationelle*. Bruxelas: Archives d'Architecture moderne, 1978.

De Portzamparc, C. *Vers la troisième ville*. Paris: Hachette, 1995.

De Wolfe, I. *The Italian townscape*. Londres: Architectural Press, 1963.

Depaule, J.-Ch. *À travers le mur*. Paris: CCI, 1986.

Detragiache, A. *Dalla città diffusa alla città diramata*. Milão: F. Angeli, 2003.

Devillers, C. Typologie de l'habitat et morphologie urbaine. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, nº 174, 1974.

Devillers, Ch.; Huet, B. *Le Creusot, naissance et développement d'une ville industrielle*. Seyssel: Champ Vallon, 1981.

Divorne, F. *Berne et les villes fondées par les ducs de Zähringen*. Bruxelas: Archives d'Architecture moderne, 1991.

____; Gendre, B.; Lavergne, B.; Panerai, Ph. *Les bastides d'Aquitaine, du Bearn et du bas Languedoc, essai sur la regularité*. Bruxelas: Archives d'Architecture moderne, 1985.

Durand, J.-N.-L. *Précis des leçons d'architecture données à l'École Royale polytechnique*. Paris: École polytechnique, 2 vol., ano X (1802).

____. *Recueil et parallèle des édifices de tout genre, anciens et modernes, remarquables par leur beauté, par leur grandeur ou par leur singularité, et dessinés sur une même échelle*. Paris: École polytechnique, ano IX (1801).

Fanelli, G. *Architettura moderna in Olanda, 1900-1940*. Florença: Marchi e Bertolli, 1968.

Ficher, S. Brasílias. *Projeto Design* nº 242, p. 48-52, abril 2000.

____; Batista, G. N. *Guiarquitetura Brasília*. São Paulo: Empresa das Artes e Editora Abril, 2000.

Fortier, B. *Amour des villes*. Liège: Mardaga; Paris: Institut Français d'Architecture, 1994.

____; Rota, I. *Manière de montrer l'urbanisme: la métropole imaginaire: un atlas de Paris*. Bruxelles: Mardaga, 1989.

Francastel, P. *La figure et le lieu: l'ordre visuel du Quattrocento*. Paris: Gallimard, 1967.

Frankl, P. *Principles of architectural history*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1968 (ed. original: *Die Entwicklungsphasen der Neueren Baukunst*. Leipzig e Berlim: B. G. Teubner, 1914).

Gandelsonas, M. *X-urbanism, architecture and the American city*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1999.

Gantner, J.; Grassi, G.; Steinman, M. *Neues Bauen in Deutschland*. Zurique: ETH, 1972.

Geddes, P. *Cities in evolution: an introduction to the town planning movement and to the study of civics*. Londres: Williams & Norgate, 1915.

Giedion, S. *Space, time and architecture*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1941.

Grassi, G. Das neue Frankfurt et l'architecture du nouveau Francfort. *Texte zur Architektur*, nº 3: Neues Bauen in Deutschland, 1972-73.

Gregotti, V. *Território da arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1975 (ed. original: *Il território dell' architettura*. Milão: Feltrinelli, 1966).

Henard, E. *Études sur les transformations de Paris*. Paris: Librairies-Imprimeries Réunis, 1903.

Hilberseimer, L. *Grosstadtbauten*. Hannover: Aposs-Verlag, 1925.

Hitchcock, H. R.; Johnson, Ph. *The International style: architecture since 1922*. Nova York: Norton, 1932.

Holanda, F. de. *O espaço da exceção*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

Holston, J. *A cidade modernista, uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993 (ed. original: *The modern city, an anthropological critique of Brasilia*. Chicago: Chicago University Press, 1989).

Howard, E. *Cidades-jardins de amanhã*. São Paulo: Hucitec, 1996 (ed. original: *To-morrow: a peaceful path to real reform*. Londres: Swan Sonnenschein, 1898).

Huet, B. *Anachroniques d'architecture*. Bruxelas: Archives d'Architecture moderne, 1982.

Ilbert, R. *Héliopolis, genèse d'une ville*. Marselha: Cnrs, 1981.

Ion, J. *Production et pratiques sociales de l'espace du logement*. Saint-Etienne: Cresal, 1975.

JACOBS, J. *Vida e morte das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2001 (ed. original: *Death and life of great American cities*. Nova York: Random, 1961).

KOHLSDORF, G. Brasília: o dilema entre ser cidade ideal ou cidade real. In: Machado, D. B. P. (Org.). *Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, UFRJ, 1996. Vol. 2, p. 661-672.

KOHLSDORF, M. E. Brasília em três escalas de percepção. In: DEL RIO, V.; Oliveira, L. (Org.). *Percepção ambiental: a experiência brasileira*. São Paulo: Studio Nobel, 1996. p. 39-80.
____. Brasília, mosaico morfológico. In: MACHADO, D. B. P. (Org.). *Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, UFRJ, 1996. Vol. 2, p. 680-687.

KOOLHAAS, R. *Delirious New York: a retroactive manifesto for Manhattan*. Nova York: Oxford University Press, 1978.
____. *Mutations*. Bordeaux: Arc en rêve Centre d'architecture, 2000.
____; MAU, B. *Small, medium, large, extra-large*. Nova York: Monacelli Press, 1998.

KRIER, R. *L'espace de la ville, théorie et pratique*. Bruxelas: Archives d'Architecture moderne, 1981 (ed. original: *Stadtraum*. Stuttgart: Krämer, 1975).

LAUGIER, M-A. *Essai sur l'architecture*. Nouv. éd., revue, corrigée & augmentée; avec un dictionnaire des termes; et des planches qui en facilitent l'explication. Paris: Duchesne, 1755 (ed. original: *Essai sur l'architecture*. Paris: Duchesne, 1753).

LAVEDAN, P. *Les villes françaises*. Paris: Vincent, Fréal, 1960.

LE CORBUSIER. *La charte d'Athènes*. Paris: Plon, 1943.
____. *Les trois établissements humains*. Paris: Denoël, 1945.
____. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 1992 (ed. original: *Urbanisme*. Paris: Crè, 1928).
____; JEANNERET, P. *Œuvre complète, 1910-1929*. Zurique: Girsberger, 1937.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Documentos, 1969 (ed. original: *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos, 1966).
____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001 (ed. original: *La révolution urbaine*. Paris: Gallimard, 1971).

____. *Du rural à l'urbain*. Paris: Editions Anthropos, 1970.

LEVY, A. *La qualité de la forme urbaine, problématique et enjeux*. Paris: Institut Français d'Urbanisme e Université de Paris VIII, 1992.

LOYER, F. *Paris XIX^e siècle, l'immeuble, la rue*. Paris: Hazan, 1987.

LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997 (ed. original: *The image of the city*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1960).
____; APPLEYARD, D.; MYER, J. R. *The view from the road*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1963.

MAIA, F. P. *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

MANGIN, D.; PANERAI, Ph. *Projet urbain*. Marselha: Parenthèses, 1999.

MARETTO, P. *L'edilizia gotica venezia*. Veneza: Filippi Editore, 1960.

MAYER, W.; WADE, R. C. *Chicago, the growth of a metropolis*. Chicago: Chicago University Press, 1969.

MERLIN, P. *Morphologie urbaine et parcellaire*. Saint-Dennis: PUV, 1988.

MORINI, M. *Atlante di storia dell'urbanistica*. Milão: Hoepli, 1962.

MUMFORD, L. *A cidade na história*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965 (ed. original: *The city in history*. Nova York: Harcourt, Brace & World, 1961).

MURATORI, S. *Studi per una operante storia urbana di Venezia*. Roma: IPS, 2 vol., 1959.

NOLEN, J.; HUBBARD, H. V. *Parkways and land values*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1937.

NOLLI, G. *Nuova pianta di Roma data in luce da Giambattista Nolli l'anno 1748*. Roma: per Magrm. Leonardum, 1748.
____. *Nuova pianta di Roma moderna estratta dalle grande del Nolli: corretta ed accresciuta de' nomi delle contrade indicati al loro rispettivo sito*. Roma: Venanzio Monaldini, 1816.

NORBERG-SCHULZ, C. *Existence, space and architecture*. Nova York: Praeger, 1971.

PANERAI, Ph. *Analyse des villages du Haut Rouergue*. Paris: Diploma de fim de curso, Instituto de Urbanismo, Universidade de Paris, 1969.
____; CASTEX, J.; DEPAULE, J.-Ch. *Formes urbaines, de l'îlot à la barre*. Paris: Dunod, 1977.
____ *Urban forms: death and life of the urban block*. Oxford, Inglaterra; Boston: Architectural Press, 2004.
____; DEPAULE, J.-Ch.; DEMORGON, M.; VEYRENCHE, M. *Élèments d'analyse urbaine*. Bruxelas: Archives d'Architecture Moderne, 1980.

PAVIANI, A. (Org.). *Brasília: a metrópole em crise*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1989.
____. *Brasília em questão: ideologia e realidade*. São Paulo: Projeto, 1985.
____. *Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1987.

PEREC, G. *Espèces d'espaces*. Paris: Galilée, 1967.

PETRUCCIOLI, A. *Dar al Islam, architetture del territorio nei paesi islamici*. Roma: Carucci, 1985.

PLUNZ, R. *Habiter New York, la forme institutionalisée de l'habitat new-yorkais, 1850-1950*. Bruxelas: Mardaga, 1982.

POËTE, M. *Une vie de cité, Paris de sa naissance à nos jours*. Paris: Auguste Picard, 1924. 4 vol.

QUATREMÈRE DE QUINCY, A. C. *Dictionnaire historique d'architecture comprenant dans son plan les notions historiques, descriptives, archéologiques...* Paris: A. Le Clère, 2 vol., 1832.

RAGNO, N. *Un ilôt démontré dans toutes ses parties par le dessin*. Grenoble: Studio Architecture citadine, 1988.

RAMBAUD, P. *Societé rurale et urbanisation*. Paris: Le Seuil, 1968.

RAPOPORT, A. *House form and culture*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1969.

RASMUSSEN, S. E. *London the unique city*. Londres: J. Cape, 1934.
____. *Towns and buildings*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1951.

REPS, J. W. *The making of urban America*. Princeton: Princeton University Press, 1967.

ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995 (ed. original: *L'architettura della cittá*. Padova: Marsílio, 1966).
____. *Autobiografia scientifica*. Milão: Pratiche Editrice, 1981.
____. *Neues Bauen in Deutschland, Wohnungs und Siedlungen der 20er und 30er Jahre in Stuttgart, Francfort, Karlsruhe*. Zurique: ETH, 1972.
____. et al. *Architettura razionale*. Milão: F. Angeli, 1973.
____; CONSOLASCIO, E.; BOSSHARD, M. *La costruzione del territorio: uno studio sul canton Ticino*. Lugano: Fondazione Ticino Nostro, 2 vol., 1979.

ROULEAU, B. *Le tracé des rues de Paris*. Paris: Éditions du CNRS, 1975.
____. *Villages et faubourgs de l'ancien Paris, histoire d'un espace urbain*. Paris: Le Seuil, 1985.

ROWE, C.; KOETTER, F. *Collage City*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1978.

SAMONÀ, G. *La casa populare degli anni 30*. Nápoles: Editrice Politecnica, 1935.

SECCHI, B. *Prima lezione di urbanistica*. Roma; Bari: GLF Editori Laterza, 2000.

SÉE, G. D. *Naissance de l'urbanisme dans la vallée du Nil*. Paris: Éditions Serg, 1973.

SENNETT, R. *The conscience of the eye: the design and social life of cities*. Nova York: Knopf, 1990.

SENSINI, G. *La ville de Budapest et les immeubles à loyer du XIXe siècle*. Paris: [s. ed.], 1992.

SERT, J. L. *Can our cities survive? An ABC of urban problems, their analysis, their solutions*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press; Londres: H. Milford, Oxford University Press, 1942.

SITTE, C. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992 (3. ed.: *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen...* Viena: C. Graeser, 1901; ed. francesa: *L'art de bâtir les villes: notes et réflexions d'un architecte traduites et complétées par Camille Martin*. Paris: Renouard, H. Laurens, 1918).

SOLÀ-MORALES, M. de et al. *La manzana como idea de ciudad*. Barcelona: 2C, 1982.

SORIA Y MATA, A. *La ciudad lineal*. Madri: Imprenta de la Cuidad Lineal, 1913.

STÜBBEN, J. *Der städtbau (Hanbuch der architektur)*. Wiesbaden: Fried Vieweg & Sohn, 1890.

SUMMERSON, J. N. *Georgian London*. Londres: Pleiades, 1945.

THOMPSON, D'A. W. *The growth and form*. Cambridge: Cambridge University Press, 1917.

TRIAS-PALMER, M. M. *La ciudad-jardín como modelo de crecimiento urbano, Santiago, 1935-1960*. Santiago de Chile: [s. ed.],1987.

UNWIN, R. *Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities...* Londres: T. F. Unwin, 1909.

VENTURI, R.; BROWN, D. S.; IZENOUR, S. *Aprendendo com Las Vegas*. São Paulo: Cosac & Naify, 2003 (ed. original: *Learning from Las Vegas*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1972).

VERNEZ-MOUDON, A. *Built for changes, neighborhood architecture in San Francisco*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1986.

WAGNER, O. *Die Groszstadt: eine Studie über diese*. Viena: Schroll u. Komp., c.1911.

WITTKOWER, R. *Architectural principles in the age of humanism*. Londres: Warburg Institute, University of London, 1949.

dobre aqui

cole aqui

Sim. Quero fazer parte do banco de dados seletivo da Editora Universidade de Brasília para receber informações sobre lançamentos na(s) área(s) de meu interesse.

Nome: ____

____ CPF: ____ Sexo: ○ Masc. ○ Fem.

Data de nascimento: ____ Estado Civil: ○ Solteiro ○ Casado

End. residencial: ____

____ Bairro: ____

Cidade: ____ CEP: ____

Tel. res.: ____ Fax: ____

E-mail: ____

End. comercial: ____

____ Bairro: ____

Cidade: ____ CEP: ____

Tel. com.: ____ Fax: ____

E-mail: ____

De que forma tomou conhecimento desse livro?

○ Jornal ○ Revista ○ Internet ○ Rádio ○ TV ○ Mala direta

○ Indicação ○ Outros: ____

dobre aqui

Remeter correspondência para o endereço: ○ Residencial ○ Comercial

Indique sua(s) áreas de interesse:

○ Administração
○ Antropologia
○ Arquitetura e urbanismo
○ Arte
○ Biblioteconomia e biografias
○ Ciências exatas
○ Ciências políticas
○ Comunicação
○ Dicionário
○ Relações internacionais
○ Direito
○ Ecologia e meio ambiente
○ Economia e administração
○ Educação
○ Ética
○ Filosofia
○ Física
○ Fotografia
○ Geociências
○ Sociologia
○ História
○ Fotografia
○ Geociências
○ História
○ Língua e literatura
○ Matemática
○ Periódicos
○ Psicanálise
○ Turismo

Outras áreas: ____

Comentários, sugestões ou reclamações

____

____

____

____

____

Brasília, dimensões da violência urbana / Aldo Paviani, Frederico Flósculo Pinheiro Barreto e Ignez Costa Barbosa Ferreira (Organizadores)

corte aqui

Livros a um clique na web: www.livrariauniversidade.unb.br Tel.: (61) 3035 4200